

ANNO IX

DICEMBRE 1953

RIVISTA MILITARE

ROMA
VIA DI S. MARCO, 8

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO ALLA "RIVISTA MILITARE.. PER L' ANNO 1954

Per il 1954 il canone annuo di abbonamento alla « Rivista Militare » rimane invariato e precisamente:

*Per i militari di ogni grado in servizio nelle FF. AA.
italiane e per gli ufficiali in congedo L. 1.200*
Per i Comandi, Circoli Ufficiali ed Enti militari vari » 1.600
Per i privati » 4.000
Per l'estero » 6.000

L'importo dovrà essere inviato alla « Rivista Militare » - Via di S. Marco, n. 8, Roma - per mezzo di assegno bancario o versamento sul c/c n. 1/480.

Gli ufficiali e sottufficiali in servizio possono abbonarsi, o rinnovare l'abbonamento, anche per tramite dell'ente militare che li amministra, il quale a sua volta invierà a questa Direzione, insieme con la richiesta, il relativo importo, addebitandolo poscia agli interessati nella misura mensile di L. 100 a senso dell'art. 74 lett. C del Regolamento per l'Amministrazione e la Contabilità dei Corpi (ed. 1945).

I lettori sono pregati di inviare la quota di sottoscrizione, possibilmente entro il 31 dicembre p. v. per dar modo alla Rivista di fissare l'entità della tiratura.

★

TUTTI GLI ARTICOLI PUBBLICATI SULLA RIVISTA E FIRMATI IN CHIARO O CON PSEUDONIMO RISPESCHIANO SEMPRE IDEE PERSONALI DELL'AUTORE.

★

Proprietà letteraria e artistica riservata

Direttore responsabile: Colonnello GIUSEPPE MOSCARDELLI

TIPOGRAFIA REGIONALE - ROMA, PIAZZA MANFREDO FANTI, 42

S O M M A R I O

ARTICOLI

	Pag.
Gen. di div. PAOLO SUPINO: Dinamismo operativo e caratteristiche di grandi unità moderne	1171
Gen. di div. GILDO VERNA: Il caposaldo	1184
Col. di fant. GERARDO LIBERTI: Addestramento al tiro contro-carri	1195
Ten. col. di fant. PIETRO PALLOTTA: Motorizzati contro corazzati. (Sserafimowitsch 30 luglio - 8 agosto 1942)	1202
Col. di fant. GIOVANNI PARLATO: L'armistizio di Pan Mun Jom	1207

RECENSIONI

Il « vero segreto » di re Carlo Alberto - CESARE SPELLANZON	1217
Occidente in pericolo - UGO LATTANZI	1222
Al di là delle frontiere dello spazio - JOSEPH KAPLAN, WERNHER VON BRAUN, HEINZ HABER, WILLY LEY, OSCAR SCHACHTER, FRED L. WHIPPLE	1223
Il cuore dell'Africa - LAURENS VAN DER POST	1225
Vecchie e nuove teorie economiche - JOSEPH A. SCHUMPETER	1227
Naufrago volontario - ALAIN BOMBARD	1230
Grundriss der Schweizer Armee. (Compendio dell'Esercito Svizzero) - HANS RUDOLF KURZ	1231

DA RIVISTE E GIORNALI

Problemi geografici della Comunità Atlantica - Magg. DILETTO NOCENTINI	1233
Geopolitische Ueberlegungen zur Verteidigung Europas. (Considerazioni geopolitiche sulla difesa dell'Europa) - Magg. gen. A. L. RATCLIFFE	1248

Nachkriegsentwicklungen im Panzerbau, (Sviluppi post-bellici nella costruzione dei mezzi corazzati) - Cap. di cav. ris. F. L. von Senger und Etterlinn	Pag. 1254
Airborne assault by an infantry division. (La divisione aeroportata nell'attacco) - Ten. col.-art. G. M. Kinzer	1258
VARIE	
Sommari di riviste	1260
INDICE GENERALE PER L'ANNO 1953	1261

DINAMISMO OPERATIVO E CARATTERISTICHE DI GRANDI UNITÀ MODERNE

Gen. di div. Paolo Supino

Le idee espresse dall'Autore non esprimono di necessità orientamenti dello Stato Maggiore dell'Esercito.

N. d. R.

1. - E' facile constatare che quando si manifesta una forma di guerra di dinamismo esaltato la parte che attua la guerra di maggior dinamismo ha buon giuoco contro un avversario che è costretto ad affrontare la lotta in circostanze per le quali non è preparato nè concettualmente, nè in pratica. Questi non riesce a imbastire reazioni efficaci; le sue forze sono sopraffatte prima ancora di esser nuovamente schierate, una volta risultato in difetto uno schieramento iniziale; la sua organizzazione cessa di funzionare in gradini sempre più modesti, sinchè la crisi diviene generale e allora è il collasso e lo sfacelo.

Si è detto che la crisi è la conseguenza di un'esaltazione di dinamismo operativo ed in effetti tale è in senso assoluto l'aspetto più semplice dei fatti. D'altra parte, poichè quel che provoca la crisi è un rapporto di capacità di manovra e non un valore assoluto di quest'ultima, di frequente la crisi insorge per effetto di capacità relativa di manovra che si manifesta non soltanto per l'esaltarsi delle facoltà da una parte, bensì per un loro sensibile declino dall'altra.

La campagna napoleonica in Italia nel 1796-97 e la crisi italiana dell'autunno 1917 nella prima guerra mondiale sono due esempi di immediata illustrazione della tesi. Gli eserciti austriaci contro Napoleone e l'esercito italiano in campo contro gli Austro-Tedeschi furono entrambi travolti, a distanza di oltre un secolo, da avversari che procedevano secondo un ritmo operativo imprevisto e soprattutto superiore alle rispettive facoltà di contromanovra.

Le forze armate che soggiacciono a tali situazioni divengono semplici « *plastrons* » sotto i colpi avversari che non possono rifiutare e resistono sinchè dura la capacità di incasso. Tregue momentanee possono essere offerte da tutto ciò che interferisce col tempo della manovra avversaria e ne diminuisce sensibilmente la progressione, siano essi terreni di difficile percorribilità (regioni montane, desertiche o paludose), ostacoli importanti, come grandi

fiumi, crisi dei rifornimenti, ecc., ma sono benefici temporanei che differiscono e non evitano gli esiti finali infausti.

Del resto è intuitivo che ogni possibilità d'iniziativa viene a mancare se i dispositivi operanti mancano degli attributi essenziali per esercitarla. La stessa concentrazione delle forze nel tratto sul quale si vuole conseguire la decisione resta un pio desiderio in presenza di gravi difficoltà di realizzarla bene e in tempo debito. Attributi che a torto si identificherebbero soltanto in celerità di mezzi e in mobilità di reparti, per quanto mobilità e celerità vi abbiano parte, perchè entrano in giuoco e in misura determinante armamento appropriato, articolazione di reparti, ordinamento di complessi tattici, esercizio di comando e orientamenti dottrinali.

Piuttosto si dovrebbe parlare in argomento di manovrabilità di unità e G. U., intendendola come attributo di forze bene armate ed equipaggiate, bene articolate e ben condotte, pertanto idonee a colpire rapidamente ed efficacemente, a impegnarsi e all'occorrenza a sottrarsi al combattimento, a fingere ed a parare, ad attuare e imporre un giuoco operativo serrato per condurre a fondo l'azione dove è meno attesa e dove di conseguenza può rendere maggiormente in esiti tattici e in successivi sviluppi strategici.

Non è forse indispensabile insistere su di un concetto evidente, sol che si ponga mente a prestazioni e servitù di forze armate d'oggi, ma è opportuno lumeggiare il fatto che, secondo una convincente linea d'indagine, celerità di mezzi e mobilità di reparti minori sono condizioni utili, talora necessarie, generalmente non sufficienti. La manovrabilità deve risalire ai dispositivi complessi, nei quali si attua la cooperazione delle varie armi e si pongono le basi dei successi strategici, deve essere in altre parole un'attitudine alla manovra su spazi estesi, da esercitare in tutti i terreni nei quali operano le forze contrapposte e sui quali pertanto deve potere essere impegnato e battuto l'avversario, da parte delle G. U. di tutti gli ordini.

2. - Quali sono i parametri fondamentali dell'attitudine alla manovra della G. U. che conduce la battaglia (in genere una G. U. di 2° ordine) e delle sue articolazioni immediate, le G. U. di 1° ordine?

Essi sono individuabili nei tempi di movimento, riferiti naturalmente a dispositivi d'impiego ben definiti come indicativi di capacità operativa nel quadro logistico, e nei tempi di schieramento, anch'essi riferiti a prestabilite aliquote di forze, come indicativi di capacità operativa in quadro tattico.

Una G. U. che presenti tempi ingenti di movimento e di schieramento è destinata in partenza a restare in difetto nel confronto che la battaglia impone in termini di estrema crudezza contro unità che possiedono requisiti spiccati in proposito, in virtù dei quali sono in grado di svolgere azioni tattiche rapide e sbrigiate.

Battuta nel tempo, perderà sempre l'autobus e di norma non riuscirà ad afferrare le occasioni favorevoli, nè a scansare quelle contrarie.

Le precedenti considerazioni sono la conferma « *a posteriori* » che l'ordinamento delle G. U. è un fatto organico nelle sue conclusioni, è un fatto tattico nelle sue premesse e nelle sue finalità. Conferma che deve essere meditata dagli ordinatori di forze armate terrestri moderne, se vogliono, come è loro dovere e senza dubbio loro intenzione, preparare unità che possano affrontare le prove eventuali di un prossimo avvenire.

Il lavoro di ritocco delle G. U. dalla fine della seconda guerra mondiale, se rappresenta una linea di minor sforzo e anche di scarsa invenzione, non costituisce certamente una soluzione esauriente. Al contrario, può essere considerato procedimento inefficace il quale non ha soltanto l'aspetto di concezione dottrinale divergente, bensì conduce a complessi di forze di scarso valore operativo i quali ripagheranno sacrifici di mezzi finanziari e di personale con la scottante moneta dell'insuccesso.

La questione ha anche un altro aspetto. Intorno a unità mal congegnate si edificano un'imperfetta dottrina d'impiego e una esperienza professionale deteriore di quadri di tutti i gradi.

Nè è pensabile che si possa mutare indirizzo quando l'errore si manifesti alla prova dei fatti. Modificare una dottrina d'impiego e una formazione professionale di un corpo di ufficiali è impresa ardua, che richiede anni di lavoro accurato e quindi non è tentabile sotto l'urto di un avversario che per proprio conto ha lavorato con senso realistico di necessità e di possibilità ed ha forgiato armi e ordinato reparti efficienti.

I disastri francesi del maggio-giugno 1940 sono la prova di quel che può accadere a quadri sorpresi da una dottrina e da una tecnica d'impiego impreviste.

I carri armati tedeschi avanzavano senza curarsi del collegamento con le G. U. motorizzate che dovevano sostenerli e che, dato il corso degli avvenimenti, avrebbero rappresentato una palla al piede delle forze corazzate. La loro progressione in combattimento superò nel periodo cruciale della terza decade di maggio i cinquanta chilometri al giorno. Per i generali francesi si determinarono delle situazioni da incubo. I nemici non seguivano procedimenti ortodossi e accadeva tutto quanto doveva escludersi secondo una prassi ordinaria.

In queste condizioni materiali e morali, per motivi tecnici e non per difetto di mordente, di spirito di sacrificio e di patriottismo, non poteva ricostituirsi un fronte francese e difatti non si ricostituì più, nè prima di Parigi, nè dopo Parigi, perchè non c'era tempo di ricostituirla e di presentarla uno al nemico che incalzava a velocità imprevista e manovrava in modo irreparabile.

3. - Allora il dinamismo elevato e la superiorità di manovra delle forze germaniche risultò dall'impiego combinato di carri e di aerei, valorizzati da una dottrina tattica aderente e da mentalità di capi in sottordine informata all'azione sbrigata e all'esteso sfruttamento del successo.

Un ulteriore aumento di dinamismo, in una guerra del futuro prossimo, sarà provocato da una nuova combinazione armi meccanizzate - aereo, l'aereo essendo impiegato stavolta non soltanto come mezzo di combattimento, ma soprattutto come mezzo di trasporto.

In contrasto con una valutazione di prima impressione, in verità assai diffusa, che porterebbe a ritenere massimo il rendimento dell'aereo allorchè è impiegato come arma, le possibilità operative connesse coll'aereo come mezzo di trasporto sono di rilievo ancor maggiore, si potrebbe dire rivoluzionario della tecnica militare.

Un aereo-arma è un proietto (o, se si vuole essere più precisi, un certo numero di proietti) che viaggiano alla velocità di alcune centinaia di chilometri all'ora e procedono col braccio e con la flessibilità d'impiego proprie dei mezzi aerei. Ma l'aereo-arma distrugge e non conquista e distrugge con difficoltà sempre maggiore perchè sono crescenti dispersione di obiettivi e reazione contraerea, talchè per ogni obiettivo si richiedono azioni ripetute, onerose e soprattutto aleatorie. Di conseguenza l'azione dell'aviazione ha efficacia dilazionata nel tempo, cioè è di carattere più strategico che tattico. D'altra parte i proietti d'artiglieria procedono con velocità nettamente superiori e con difficoltà d'intercettazione praticamente insuperabili e se braccio e flessibilità dei grandi schieramenti organizzati di artiglieria restano molto al disotto degli analoghi parametri relativi ai mezzi aerei, presentano in compenso il vantaggio di una persistenza e di un'efficacia globale di azione che non temono confronti, sol che siano assicurati una difesa aerea (copertura aerea) e contraerea e un'efficace controbatteria, essendo a fattor comune le esigenze di rifornimento munizioni e di difesa vicina di schieramenti e di infrastrutture terrestri.

Per contro l'aerotrasporto attribuisce alle forze aeroterrestri un braccio sconosciuto alle operazioni con mezzi tradizionali, sintetizzabile nella facoltà di conquistare e conservare obiettivi anche molto profondi e anche molto importanti, tali cioè da mettere in crisi grave le più complesse e le più lontane organizzazioni nemiche.

E' in aderenza a questi concetti che si è affermato rivoluzionario in ogni tecnica militare l'impiego dell'aereo come mezzo di trasporto di ingenti contingenti di forze terrestri. Certamente il procedimento non è ancora a punto, sia dal punto di vista concettuale, sia dal punto di vista tecnico, ma non si può escludere che possa esserlo a breve scadenza. Certamente l'applicazione dell'aerotrasporto a grossi contingenti implica possibilità economiche e industriali non comuni. Peraltro è certo anche che il paese il quale avrà meglio intuito l'importanza decisiva della evoluzione e ne avrà per primo realizzate le premesse disporrà di un'arma formidabile.

Evoluzione con ogni probabilità graduale, ma forse già in corso. Come atto propedeutico alcuni tecnici (Devers, Gavin, ecc.) chiedono che sia resa aerotrasportabile una congrua aliquota delle G. U. ed è logico pensare che si

possa cominciare dalle G. U. di 1° ordine. L'attuazione non trascende possibilità tecniche anche attuali, a parte le riserve già prospettate circa il peso economico di ogni soluzione in materia.

Ma piuttosto che approfondire un argomento che non rientra nel tema assunto, è opportuno mettere in luce un riflesso interessante di quanto esposto, riflesso sul quale convergono anche altre considerazioni di carattere organico e di carattere operativo: le G. U. di 1° ordine hanno una ragione di più per essere identificate in complessi di forze più leggeri delle attuali divisioni e non per questo di minore potenza. Basta a questo fine farle consistere dal maggior numero di armi servite dal minor numero di serventi. Nelle unità aerotrasportate il materiale e non l'uomo costituisce la trama organica e la misura delle possibilità operative, in ulteriore estensione di un indirizzo già in atto.

Queste circostanze sono assicurate da un armamento meccanizzato, le cui caratteristiche tecniche non sono nemmeno oggi in contrasto con il trasporto aereo. Armamento e ordinamento di G. U. moderne debbono consentire interventi rapidi e risolutivi, cioè risultati di pronta efficacia.

4. - Nei precedenti termini si assicura l'elevata capacità di manovra che si è postulata al n. 1. Se ne deduce che esigenze permanenti e previsioni fondate convergono verso soluzioni organiche impostate su unità d'urto leggere e potenti.

La denominazione di « unità d'urto » si è presentata quasi accidentalmente, ma in effetti vale a sancire il principio che le caratteristiche testè riasunte si riferiscono all'aliquota tipicamente operativa di un esercito moderno, a quella che talune dottrine definiscono il « corpo di battaglia ». Una differenziazione tra corpo di battaglia e forze di occupazione s'impone sempre più per esigenze d'impiego (nei fatti non è indispensabile che le unità d'urto superino una quota parte prestabilita delle forze terrestri complessive) e per motivi sostanziali di carattere economico e tecnico.

Le G. U. nel corpo di battaglia dovranno possedere alcune caratteristiche fondamentali corrispondenti alla loro qualità di strumenti d'urto e la tesi vale in particolare per le G. U. di 1° ordine. Tra queste caratteristiche primeggiano un ordinamento appropriato, come modalità per realizzare in ogni gradino gerarchico un dosamento « optimum » di mezzi, un'articolazione rispondente, come garanzia di un'azione di comando efficace, tempi di movimento ristretti, come conferma dell'attitudine al combattimento rapido e decisivo e in generale dell'azione improntata ad alto dinamismo.

Per quanto ha tratto all'ordinamento, le G. U. di 1° ordine del corpo di battaglia dovranno risultare costituite da un certo numero di unità d'impiego di fanteria autotrasportata e corazzata, di carri, di cavalleria blindata, di artiglieria semovente da campagna e controcarro e di pionieri-pontieri meccanizzati, variamente riunite in complessi di ordine superiore talora perma-

nenti, talora temporanei (gruppi e raggruppamenti tattici). Mezzi di rinforzo eventuali saranno costituiti da artiglierie c. a. e da squadriglie di aviazione.

In sostanza l'ordinamento deve tendere a un'autosufficienza ristretta per risolvere in proprio i casi d'impiego più correnti. Il rinforzo mediante unità tratte da G. U. di ordine superiore deve ritenersi eccezionale e di norma si verificherà nei casi di stretto inquadramento in vista di situazioni che tendono a divenire statiche. Anche in questi casi si tratterà per lo più di decentramenti temporanei, di azioni sempre che possibile piuttosto che di mezzi, per non infirmare quella capacità di manovra che rappresenta l'attributo di maggiore interesse.

Sempre in quest'ordine di pensiero, si dovrà porre ogni cura nel contrastare la tendenza a complicare con aggiunte successive, per di più spesso non indispensabili, complessi di forze cui si richiede il rapido impegno e disimpegno, l'azione potente e profonda, il maggior numero di facoltà ed il minor numero di servitù a cominciare da quelle relative al funzionamento dei servizi di combattimento.

Questi dovranno essere incombenza di gradini superiori di G. U., i quali provvederanno ai trasporti a destinazione (a domicilio), come richiedono le esigenze di alimentazione di operazioni che si svolgono su ampie superfici, utilizzando sia mezzi di trasporto terrestri, sia mezzi di trasporto aerei.

5. - L'articolazione, afferma la vecchia dizione dei testi d'organica, mira ad assicurare l'azione di comando. La tesi è esatta, ma deve essere aggiornata e completata.

E' innegabile che i moderni mezzi di collegamento offrono oggi possibilità e soluzioni che non erano pensabili soltanto alcune decine d'anni fa. Sotto questo punto di vista i comandanti dispongono di mezzi di grande e sicuro rendimento. Ma la questione deve essere esaminata anche sotto altri punti di vista.

E' un fatto che l'attuale articolazione in minori e minime unità risale al tempo delle unità omogenee per armamento e quindi per compiti. Oggi invece le unità delle varie armi sono dotate di un armamento svariato, servito presso unità elementari raggruppate variamente in unità di ordine crescente secondo esigenze preminenti di cooperazione tattica. L'armamento svariato e la cooperazione si sono inseriti gradualmente nelle organizzazioni esistenti dando in sostanza luogo a una duplice articolazione contemporanea: una discendente, tradizionale, con la quale si addivene alla scissione della massa in blocchi non differenziati (articolazione per scissione); l'altra ascendente, funzionale, conforme alla finalità di realizzare in ogni gradino una determinata attitudine tattica, quindi corrispondente a compiti correnti da assolvere in quel gradino, messa in atto aggregando in modo vario, con una razionalità talora obliterata nel proseguire della evoluzione, unità elementari differenti (articolazione per giustapposizione).

La coesistenza di due tipi d'articolazione in gran parte estranei, realtà di fatto per quanto in genere non avvertita da parte degli stessi tecnici, costituisce un effettivo controsenso ed in tanto maggior misura quanto più si afferma per esigenza di fatti l'articolazione funzionale.

E' ben noto che battaglioni e compagnie sono unità vecchie di alcuni secoli; che per contro i plotoni hanno meno di due secoli e le squadre hanno poco più di cinquant'anni. E' del pari noto che mentre alla loro origine, remota o vicina, le minori unità erano omogenee e intercambiabili, oggi la fanteria e le sue specialità contano una quindicina di squadre differenti, una diecina di plotoni, quattro tipi di compagnie. E per riflesso, in maggiore o minor misura, anche le altre armi presentano lo stesso fenomeno.

Il controsenso organico sbocca nell'incongruenza pratica di un frazionamento di reparti eccessivo, in una complicazione di dipendenze, in lunghezza di catene di comando e al tempo stesso accoppia a funzioni d'impiego funzioni tatticamente non indispensabili come lo sono quelle amministrative, addestrative, ispettive. E' invece logico che a dar vita a un'articolazione tattica siano in modo preminente fatti di impiego e non esigenze di tutt'altro contenuto, probabilmente di secondo piano e comunque assolvibili attraverso altre linee.

Un'articolazione di carattere esclusivamente o precipuamente tattico dovrebbe basarsi su unità di fuoco (squadre armi), raggruppare le unità di fuoco in complessi di unità elementari similari, le unità di tiro, coordinare un certo numero di unità di tiro, in genere differenti secondo esigenze di cooperazione, in unità d'impiego. E' evidente, dopo quanto detto, che le unità d'impiego sarebbero di massima dell'ordine della compagnia. Un certo numero d'unità d'impiego, numero variabile secondo situazione e compiti, verrebbe a costituire l'unità tattica elementare, il « gruppo tattico ».

La concezione, interessante anche in linea di dottrina, potrebbe essere posta in atto con modeste varianti organiche e di terminologia e darebbe frutti di semplicità organica e di conseguente facilità e rendimento d'impiego. Del resto è su basi analoghe che è ordinata da tempo l'artiglieria, presso la quale l'omogeneità si suole spingere sino a elevate unità d'impiego, come i gruppi ed i reggimenti e se ne ammette la deroga soltanto nei raggruppamenti d'artiglieria.

Nell'assenza di conformi criteri d'ordinamento i reparti di fanteria e delle armi similari accusano una mancanza pressochè permanente di rispondenza tra organici ed esigenze di casi concreti, in conseguenza della quale si deve dar luogo a un continuo rimaneggiamento dei reparti mediante aggiunte (rinforzo) o detrazioni (decentramento o passaggio di dipendenza) di unità, il quale ha assunto il carattere di un'azione sistematica e conferma con la sua sistematicità la permanenza dell'errore tecnico.

Questa particolare tecnica di rinforzi e di passaggi di dipendenza ha avuto origine durante la prima guerra mondiale, ma si è estesa straordinariamente.

mente nella seconda ed ha dato luogo a raffazzonamenti sempre più profondi delle compagini organiche, talchè oggi i reparti di tutti i gradini gerarchici sono divenuti matrici dalle quali si estraggono gli elementi per addivenire alla formazione dei « gruppi tattici » già ricordati, cui si giunge prendendo a ragion veduta, è vero, ma con una libertà di scelta assai estesa, i diversi ingredienti che occorrono per formare complessi d'impiego temporanei in rispondenza a ogni particolare situazione e compito.

Pratica che oggi è generalizzata e, pur attraverso incertezze e contrasti, in corso di codificazione nei regolamenti d'impiego ma della quale è doveroso mettere in rilievo il lato meno produttore costituito da un frequente cambio di dipendenze e la conseguente minore solidità di reparti d'impiego.

Ora è lecito pensare che se questo indirizzo è il portato di fatti concreti e importanti, può essere opportuna linea d'azione perfezionarlo eliminandone gli accennati inconvenienti, il che può ottenersi con la precostituzione in modo permanente dei gruppi tattici, nei quali si dovrebbero fare confluire in giusto dosamento unità di assalto e di accompagnamento o sostegno, pur assicurando in pari tempo una omogeneità relativa d'impiego se non di armamento al gradino organico più elevato che vi si presti, ad esempio al gradino compagnia.

I gruppi tattici precostituiti non sarebbero necessariamente di un unico tipo. Al contrario è da prevedere la coesistenza di almeno due tipi, uno con prevalenza di fanti corazzati sullo schema di due compagnie di fanteria e una compagnia carri, l'altro con prevalenza di carri sullo schema di due compagnie carri e una compagnia di fanteria, entrambi dotati permanentemente di un efficiente armamento controcarri semovente ed eventualmente di batterie semoventi da campagna, nelle circostanze nelle quali s'imponga un decentramento di artiglieria. I gruppi tattici fanteria e carristi (1) sostituirebbero nell'impiego gli attuali battaglioni di fanteria e carristi che sono divenuti in realtà eccessivamente pesanti e di difficile comando nelle condizioni ordinarie d'inquadramento.

L'urto e la penetrazione richiedono una capacità combattiva che in omaggio a esigenze di fatto si può tradurre, almeno sotto l'aspetto organico, in valori medi realizzati dai gruppi tattici « standard » indicati. Ma urto e penetrazione non esauriscono l'azione tattica; in genere sono la premessa di una manovra che ha obiettivi più determinanti. Se ne deduce che in un quadro operativo esauriente le esigenze organico-tattiche e la manovra esigono una maggiore disponibilità di mezzi i quali variano da caso a caso e possono essere assicurati soltanto da un dosamento messo a punto di volta in volta.

E' vero che nella rispettiva scala le precedenti considerazioni sono valide tanto per i gruppi quanto per i raggruppamenti tattici; ma è innegabile che le facoltà di manovra sono differenti nei due gradini organici e che in generale

(1) In omaggio a tradizioni d'arma e di specialità i due gruppi tattici potrebbero denominarsi rispettivamente « gruppo bersaglieri » e « gruppo carristi ».

non conviene affidare compiti impegnativi di manovra a piccoli reparti perchè gli esiti ne sarebbero irrilevanti. In circostanze ordinarie, cioè su fronti correnti, le piccole unità non manovrano; si limitano a portare contributi a una manovra che ha la sua estrinsecazione in gradini superiori, i raggruppamenti e le G. U. di ogni ordine.

Allo stadio raggruppamento tattico il giuoco operativo si svolge di regola ad opera di complessi di due o tre gruppi tattici. Il fatto che i raggruppamenti tattici siano costituiti volta per volta importa la loro assenza come gradini normali d'ordinamento. Di conseguenza, al di fuori di esigenze d'impiego non permanenti, un comando di G. U. di 1° ordine avrà alla propria dipendenza diretta un certo numero di gruppi tattici.

Tale ordinamento non esclude peraltro la costituzione permanente di alcuni comandi di raggruppamento presso ogni comando di G. U. di 1° ordine (in genere due o tre), dotati degli organi essenziali di funzionamento (S. M., mezzi di collegamento, mezzi di trasporto) ed esercitati di frequente.

6. - Si sono accennate soluzioni possibili e non provvedimenti definitivi. Precostituire o non precostituire gruppi e raggruppamenti tattici sono decisioni da prendere dopo accurato vaglio del pro e del contro. Esistono inoltre problemi addestrativi da risolvere ed in pari tempo debbono essere approfondite altre esigenze.

L'articolazione prevista ha infatti anche l'attributo di rispondere alle norme di una dispersione che è imposta dall'efficacia delle armi aeree e ABC per effetto delle quali non sono più ammissibili grandi concentrazioni permanenti di forze.

In effetti il gruppo tattico, come gradino minore dotato di una relativa autosufficienza tattica, consente di realizzare convenientemente quella larga scacchiera di reparti dalla quale dovrà prendere le mosse ogni atto operativo in relazione all'esigenza di dispersione. E' per di più da tener presente che da una situazione iniziale di reparti dispersi si dovrà passare a una concentrazione rapida temporanea per imbastire un dispositivo relativamente condensato conforme alla concezione di manovra, mediante movimenti successivi il cui tema fondamentale verterà nella riunione delle forze nel luogo e nel tempo voluti.

Soltanto reparti in possesso di una elevata mobilità operativa possono far fronte a circostanze d'impiego che modificano profondamente i procedimenti in vigore sino al recente passato e che porrebbero sicuramente in grave crisi unità e G. U. costituite in base a criteri convenzionali.

Vedute aggiornate consentono di fermare l'attenzione su di una G. U. di 1° ordine avente proprie dirette dipendenze un certo numero di gruppi tattici (da cinque a dieci), integrati da alcuni gruppi d'artiglieria da campagna e controcarri semoventi, da un battaglione pionieri con compagnia pontieri addestrato ed equipaggiato secondo la tecnica dei guastatori — arti-

glieria e genio da impiegare di regola accentrati, quindi di decentramento solo eventuale — in totale una quindicina di unità dell'ordine del battaglione, da articolare in conformità delle premesse fatte in tre o quattro raggruppamenti e qualche gruppo autonomo (in particolare l'E.T.T. e, all'occorrenza, uno o due distaccamenti fiancheggianti).

Nelle precedenti linee di massima le dotazioni di combattimento di ogni unità d'impiego, cioè di ogni gruppo tattico, si possono valutare sui $50 \div 60$ mezzi cui corrisponde una colonna di strada profonda circa 3 km e una fronte di schieramento in terreno ordinario di circa $3 \div 3,5$ km. Gli accennati parametri spaziali inducono a ritenere profondità e fronte di schieramento di un raggruppamento tattico pari in media al triplo di quelle dei gruppi, la profondità della G. U. di primo ordine, supposta con le proprie forze a cavallo di due direzioni principali di operazione, di $25 \div 30$ km, conteggiando a parte quanto compete alle unità dei servizi che o procedono su apposito itinerario o seguono su uno degli itinerari a disposizione in un tempo distinto e successivo.

7. - I dati metrici di massima testè riassunti hanno in primo luogo lo scopo d'inquadrare entro limiti di rispondenza pratica un parametro operativo di grande interesse e pur non valutato con la dovuta attenzione, quale sarebbe richiesta dall'apprezzamento adeguato del dinamismo operativo di determinati complessi di forze: il tempo di schieramento.

Il tempo di schieramento merita una menzione particolare in tutti i complessi di forze presso i quali esso supera in misura sensibile tempi di movimento e tempi di sfilamento, ciò che si verifica a partire dai raggruppamenti tattici e dalle G. U. di 1° ordine.

In qualunque gradino organico di unità esso presenta un valore minimo e un valore minimo-massimo: il primo da riferire al tempo che l'unità impiega per imbastire un'azione tattica efficace coi suoi elementi di 1° scaglione; il secondo riguardante il tempo occorrente per schierare tutte le forze dell'unità obbiettiva.

Ogni ovvia tendenza a ridurre i tempi di schieramento, come indirizzo efficace per ridurre i tempi d'impiego, non può impostarsi che su due linee: la più elevata mobilità « dovunque » di tutti i reparti; il giusto dosamento dei primi scaglioni e la buona disposizione degli scaglioni successivi nel dispositivo generale, nonché le provvidenze per accelerare afflusso e intervento dei secondi e, quando esistano, dei terzi scaglioni.

Procedendo a un'analisi più particolare dei provvedimenti accennati, il dosamento dei primi scaglioni dovrà essere tale da consentire di assolvere con successo le incombenze spettanti sino all'intervento degli scaglioni successivi. L'imbastire e sostenere il combattimento durante il tempo di afflusso e di schieramento di un secondo scaglione rappresenta un carico massimo per un primo scaglione e quindi un limite di dosamento da non superare per non cadere nell'inconveniente di una tardiva entrata in azione. Per contro non si

deve discendere al disotto di un limite minimo, perchè in difetto di forze il combattimento si riduce a una serie di azioni successive e slegate nelle quali i vari scaglioni correrebbero il rischio di essere battuti uno dopo l'altro ad opera di un avversario accorto e deciso.

In conclusione, la consistenza dei primi scaglioni deve consentire un'azione potente di fuoco intesa ad agganciare ed a fissare l'avversario ed in pari tempo ad assicurare una o più basi per l'attacco delle maggiori forze della G. U. che intanto accorrono prima per sostenere i reparti già impegnati, quindi per prendere rapidamente l'iniziativa di una manovra che consenta di sopraffare le forze contrapposte e pertanto da affidare alle aliquote di forze più potenti e più mobili sul terreno sul quale si svolge l'azione.

Se si prende in considerazione un dispositivo di G. U. articolato su più colonne o raggruppamenti, ciascuno ripartito in scaglioni, con una fronte di $10 \div 15$ km e una profondità iniziale di una trentina di chilometri e finale, a schieramento compiuto, di una diecina — dispositivo che si riferisce « grosso modo » a una G. U. di 1° ordine corazzata — è evidente che impegnati i primi scaglioni e semprechè il comandante della G. U. ritenga di accettare il combattimento, il loro schieramento può aver luogo in una o due ore, secondo difficoltà di terreno ed efficacia di azione avversaria, ammessa una percorrenza dei reparti in terreno vario di circa 10 km/ora.

Poichè la successiva affluenza dei secondi scaglioni richiede un tempo dello stesso ordine di grandezza, i primi scaglioni debbono essere in grado di sostenere il peso dell'azione per un eguale periodo di tempo. Il conteggio di tempi conferma l'opportunità del dosamento di un gruppo tattico del tipo postulato su ciascuna direzione d'azione e puntualizza su di un massimo di $5 \div 6$ ore il tempo di schieramento per l'impiego di tutte le forze di una G. U. di 1° ordine. Pressochè contemporaneamente deve aver luogo lo schieramento dell'artiglieria, allo scopo di acquisire due importanti situazioni di fatto, una tattica, di mettere al più presto in condizioni di agire efficacemente le armi che hanno il braccio più lungo e che da un tempestivo schieramento derivano il vantaggio sostanziale di essere in piena efficienza allorchè si tratterà di appoggiare la manovra decisiva condotta con tutte le forze della G. U., l'altra tecnica, di provvedere alle incombenze di preparazione del tiro allo scopo di assicurare nel più breve termine di tempo azioni di fuoco aggiustato e perciò della maggiore efficacia.

L'azione in corso dei primi scaglioni risulterà allora sostenuta da tutta l'artiglieria della G. U. che a questo fine dovrà essere dislocata con netta preponderanza verso la testa del dispositivo complessivo.

Intanto, conformemente alle premesse, è in corso l'affluenza dei secondi e dei terzi scaglioni, la quale è compiuta entro le tre o quattro ore dal primo contatto. Nel contempo il comandante della G. U., sulla base dei successivi elementi di decisione che il combattimento già iniziato gli procura, ha perfezionato un disegno di manovra e porta a gravitare sulle direttrici ch'egli

intende sfruttare maggiormente i reparti che ha conservato su di un fronte relativamente ampio per assicurare la più elevata flessibilità al proprio dispositivo.

Degli scaglioni arretrati rimane alquanto indietro la sola riserva, per non pregiudicarne l'impiego nella direzione e nel momento più opportuni. Essa deve di norma essere orientata verso un fianco per poterla indirizzare senza indugi su di una direzione autonoma che consenta il perfezionamento della manovra d'aggiramento e al tempo stesso per far fronte a eventuali conati avversari di minacciare un fianco esposto. Al suo comandante debbono essere fatti pervenire i dati d'orientamento sul prossimo impiego a mano a mano che divengono disponibili.

8. - La precedente analisi si conclude con la valutazione di un tempo di schieramento della G. U. di 1° ordine che in conformità delle premesse fatte risulta di cinque a sei ore. Esso è un massimo che non si dovrebbe superare e che per contro si deve tendere a ridurre *perchè ogni altra circostanza nella quale si debbono constatare tempi di schieramento più elevati non è rispondente a insopprimibili esigenze di dinamismo operativo.*

E' bene affermare del pari che tempi di schieramento dell'ordine indicato non sono realizzabili che con reparti meccanizzati nei quali un personale ridotto e armi potenti sono trasportati mediante veicoli che sono mezzi di combattimento e risultano pertanto in insanabile difetto le unità e le G. U. motorizzate nonchè, « *a fortiori* », le unità e le G. U. ordinarie.

Infatti i tempi accennati sono il risultato:

- della facoltà per i reparti di tutte le armi di muovere fuori strada con una velocità adeguata (dell'ordine di 10 km/ora);
- dell'articolazione delle forze in complessi del tipo del gruppo tattico (o della colonna) di tre o quattro compagnie (o reparti similari);
- dell'attitudine da parte di tutta l'artiglieria della G. U. a interventi solleciti ed efficaci.

E' ovvio che se qualcuno dei precedenti presupposti cade in difetto tutto il dispositivo scade rapidamente in dinamismo operativo e risulta a sua volta in difetto.

E questo è quel che accade allorchè la mobilità dei reparti non supera nel movimento fuori strada (*cross-country operations*) i 2 ÷ 3 km/ora, come si verifica nelle unità ordinarie di fanteria e d'artiglieria. Allora i tempi d'impiego aumentano in ragione geometrica. Le attuali divisioni non possono schierare i loro primi scaglioni entro un normale arco diurno e lo schieramento dell'intera G. U. richiede almeno uno o due giorni.

Con tempi di questa entità una divisione non è in grado che di schierarsi fuori del contatto col nemico per attenderne l'urto su di un terreno prestabilito o di effettuare prese di contatto mediante procedimenti metodici e lenti, che richiedono un minimo di capacità operativa e realizzano anche un minimo

di manovra. In ogni altra circostanza esse giungono sempre tardi. Perciò sono inidonee per ipotesi a partecipare al combattimento moderno, in particolare se questo si sviluppa con l'intervento di G. U. corazzate e meccanizzate da parte dell'avversario.

L'insuccesso tattico di forze poco mobili in senso comparativo si traduce nella perdita di larghe aliquote di armamento, di dotazioni dei servizi di combattimento e di mezzi di trasporto. Se l'inquadramento è pregevole e lo spirito delle truppe si mantiene elevato nonostante le avversità, il personale può essere in parte recuperato ma le unità restano prive di capacità operativa sinchè non sono stati ricostituiti armamento, mezzi di trasporto e servizi.

In conclusione un corpo di battaglia di un esercito moderno e le G. U. d'urto non possono essere che corazzate o meccanizzate.

Per effetto di un superiore dinamismo operativo l'efficienza di un ordine di battaglia di divisioni ordinarie o motorizzate è nettamente surclassata nel crudo confronto della battaglia se dall'altra parte operano G. U. meccanizzate.

In un recente articolo di una nota rivista militare americana la tesi accennata era riassunta in modo espressivo in un titolo: « *The coming war: a concept; the answer: armour* » (1).

(1) Cfr. ARMOUR, vol. LXII, n. 4, pag. 6, by Col. R. H. BROWN, July-August 1953.

IL CAPOSALDO

Gen. di div. Gildo Verna

Ho letto la lettera sul caposaldo indirizzata al Direttore della Rivista dal gen. Maggiorino Anfosso nel fascicolo del settembre u. s. e desidero dare il mio apporto all'interessante questione da lui posta.

Trovo giusta, in sostanza, la sua osservazione che il caposaldo, così come è concepito comunemente, non rappresenti affatto, di per se stesso, una *concentrazione di potenza difensiva*, ma una cintura di fuoco entro cui è il vuoto (o quasi...). Per la qual cosa, spezzata che sia questa cintura in un punto qualsiasi, l'efficienza del caposaldo è seriamente compromessa. La sua salvezza sta nell'esito del contrassalto.

A parer mio, però, il concetto di « concentrazione di potenza difensiva » riferito al caposaldo è esatto se consideriamo questo quale elemento costitutivo del complesso dell'organizzazione, nel senso cioè che, mentre nella preesistente organizzazione difensiva « a fasce » la difesa veniva realizzata (sia pure in misura varia) su un fronte continuo, nell'organizzazione « a capisaldi » la difesa è *concentrata* solo su determinate posizioni, intervallando queste con più o meno ampi spazi in cui il difensore si affida solo al fuoco delle artiglierie o dei capisaldi contigui, all'ostacolo, alla manovra delle riserve.

Ma se ci riferiamo all'organizzazione *interna* di ciascun caposaldo, in effetti non si può parlare di una concentrazione di potenza: la resistenza che ciascun settore (ad es., di compagnia) può in esso opporre ad un attacco non è affatto superiore a quella di un analogo settore nell'antica organizzazione a fasce, allorché un battaglione aveva assegnato un settore assai ristretto, dai 600 ai 1000 m (N. C. D., 1929, n. 170; A. F. C., 1939, n. 622).

Giustissima anche l'altra osservazione: che per dare al caposaldo una effettiva concentrazione di potenza difensiva occorrerebbe uno scaglionamento in profondità dei mezzi nel suo interno.

Prescindendo dalle considerazioni fatte dianzi, è indubbio che si avrebbe tutto l'interesse ad assicurare la maggiore capacità di resistenza ai singoli capisaldi, cosa ottenibile appunto — a parità di mezzi — con un maggiore scaglionamento in profondità di essi nell'interno del caposaldo.

Ma come passare alla realizzazione pratica? E' questa possibile, restando nei limiti della nostra dottrina, e cioè *non modificando* la fisionomia strutturale del caposaldo quale previsto dalle nostre Norme?

Desidero in proposito scagionare i nostri Quadri dall'accusa di non entrare nello spirito della nostra regolamentazione se, preoccupati di assicurare la cintura di fuoco e l'impenetrabilità (sempre relativa!) del caposaldo, finiscono per non attuare nell'interno di esso lo scaglionamento dei mezzi auspicato dal gen. Anfosso.

Il fatto è che il caposaldo come è tratteggiato dalle nostre Norme non può praticamente realizzare che una mezza cintura di C. R., collegati a tergo da radi c. f. (o posti di sbarramento), e racchiudente nel proprio interno organi di comando, di collegamento, di osservazione, dei servizi e il rincalzo: lo scaglionamento in profondità dei mezzi di fuoco è assicurato unicamente (a parte quello esistente in ciascun C. R.) dalle armi pesanti organicamente assegnate all'unità che presidia il caposaldo o date ad essa in rinforzo.

Non è la preoccupazione di assicurare l'*arresto automatico* sul davanti della L. R. che porti a schierare tutto in avanti. Se la postazione delle singole armi è bene studiata, e se il terreno è favorevole, la cintura di fuoco sul fronte principale la si può realizzare senza necessità di raffittire lo schieramento delle armi sulla L. R.. Dico: *raffittire*, rispetto agli intervalli normali, che possono considerarsi sui 100 m tra i c. f. avanzati di uno stesso C. R. e 2-300 tra i c. f. esterni di due C. R. contigui (1) (circolare 2100, n. 143; circolare 2200, n. 52).

La ragione vera della mancanza di un adeguato scaglionamento in profondità della difesa (e qui intendo parlare di C. R., giacché uno schieramento di armi pesanti in profondità *esiste* in qualsiasi caposaldo) sta unicamente nella vastità del terreno da difendere, ossia nel perimetro del caposaldo.

La nostra regolamentazione indica infatti per un caposaldo di battaglione (sia pure a semplice titolo orientativo) uno sviluppo perimetrale di circa 3000 m al minimo. Ammettiamo senz'altro che solo 2/3 di esso costituiscano fronte principale (fronte e fianchi). Se il battaglione mantiene una compagnia in rincalzo (come di norma), destinata anche a presidiare, in caso di necessità, il fronte di gola, i 2000 m del fronte principale debbono essere affidati a due compagnie (1000 m in media per ciascuna di esse). Una compagnia fucilieri che schieri tutti i suoi tre plotoni in C. R. avanzati viene ad occupare un fronte appunto di circa 1000 m (considerando gli intervalli tra c. f. e C. R. precedentemente indicati: n. 52, circ. 2200). Avremmo quindi, in quel caso, su 2000 m una cintura di C. R. (cioè due ordini di c. f. scaglionati su di una profondità di 100-150 m), integrati dai mezzi dei plotoni armi di compagnia

(1) A tal riguardo segnalo che i nuovi organici del reggimento di fanteria americano contemplano un aumento delle squadre fucilieri da 9 a 11 uomini, con un *secondo f. m.* (pag. 967, fasc. settembre della Rivista). Sarebbe *molto utile* che analogo aumento venisse applicato alle nostre squadre fucilieri, soprattutto per l'azione difensiva. E' indubbio infatti che questa se ne avvantaggerebbe notevolmente per assicurare la saldatura dei fuochi tra centro e centro di resistenza. Basti dare uno sguardo agli schemi di cui alla figura 1.

(mtr. pes., mortai leggeri, pezzi s. r.) e, schierate al coperto di questa cintura, le armi pesanti del battaglione e la compagnia di rincalzo in opportuna posizione, con parte delle sue armi sul fronte di gola. Prescindo da eventuali elementi di rinforzo.

a) con le formazioni attuali



b) con le nuove formazioni americane

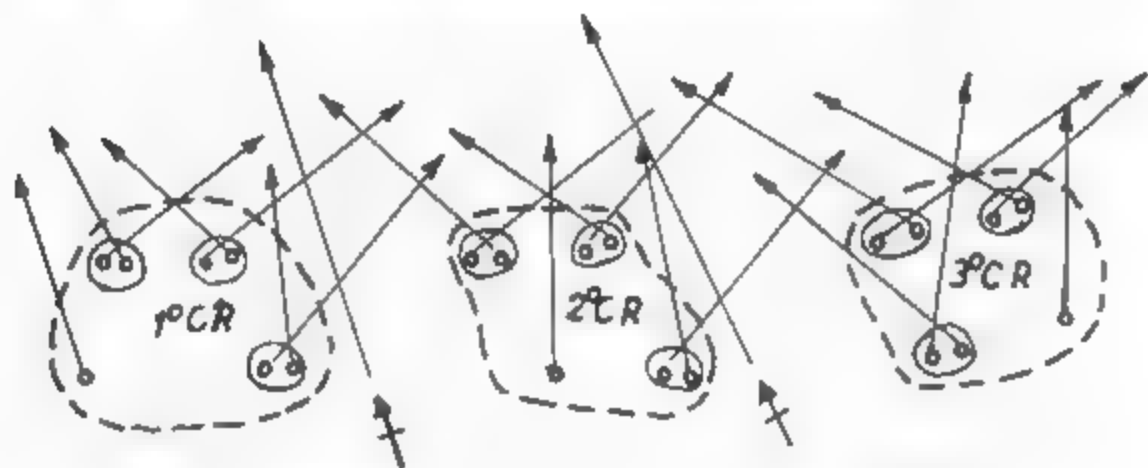


Fig. 1. - ORGANIZZAZIONE DEI FUOCHI IN UN SETTORE DI COMPAGNIA

Questo è tutto.

Se è questo che non soddisfa il gen. Anfosso, io non posso dargli torto, ma non è colpa di cattiva interpretazione della dottrina.

Evidentemente, se restringessimo il fronte (e la valutazione di questo elemento sembrami sfuggita al gen. Anfosso) potremmo senz'altro adottare uno scaglionamento in profondità più accentuato.

Potremmo avere, per esempio, le due compagnie avanzate schierate per ala, ma con un C. R. arretrato, ovvero al limite estremo potremmo rinunciare al rincalzo e schierare le tre compagnie per linea, una dietro l'altra realizzando così quello schieramento su tre ordini di C. R. a cui il gen. Anfosso si mostra favorevole. Ma nel primo caso il fronte si ridurrebbe a circa

1400 m, e nel secondo caso a circa 1000, con un perimetro complessivo forse alquanto superiore ai 3500 m, considerando una distanza di circa 300 m tra due successivi ordini di C. R.

Anzi, nel secondo caso, praticamente si avrebbe un'organizzazione a « bataillon carré », giacché da qualunque direzione lo si attacchi (fronte, fianchi, tergo) si urterebbe sempre contro uno schieramento di tre ordini di C. R. (purché ogni c. f. si organizzi a 360°) (v. figura 2). E non si avrebbe più alcun « vuoto » nell'interno dell'organizzazione difensiva.

Soluzione, naturalmente, puramente teorica, facendo essa assolutamente astrazione dal terreno e dalle sue possibilità.

Mi occorre però subito avvertire che uno scaglionamento in profondità di C. R. porta necessariamente anche ad un'azione difensiva concentrata nello spazio, ma diluita nel tempo, giacché i C. R. arretrati non sono di norma in grado di concorrere con il loro fuoco all'azione di arresto esplicata da quelli avanzati, sia per la limitata portata efficace dei f. m., sia per la quasi impossibilità di trovare un terreno che consenta campo libero di tiro avanti alla L. R. per i C. R. scaglionati in profondità. Praticamente, ogni C. R. entra in azione quando quello antistante è caduto. Comunque, indubbiamente l'attaccante sarebbe costretto a superare successive resistenze, e non unicamente quella offerta dai C. R. marginali.

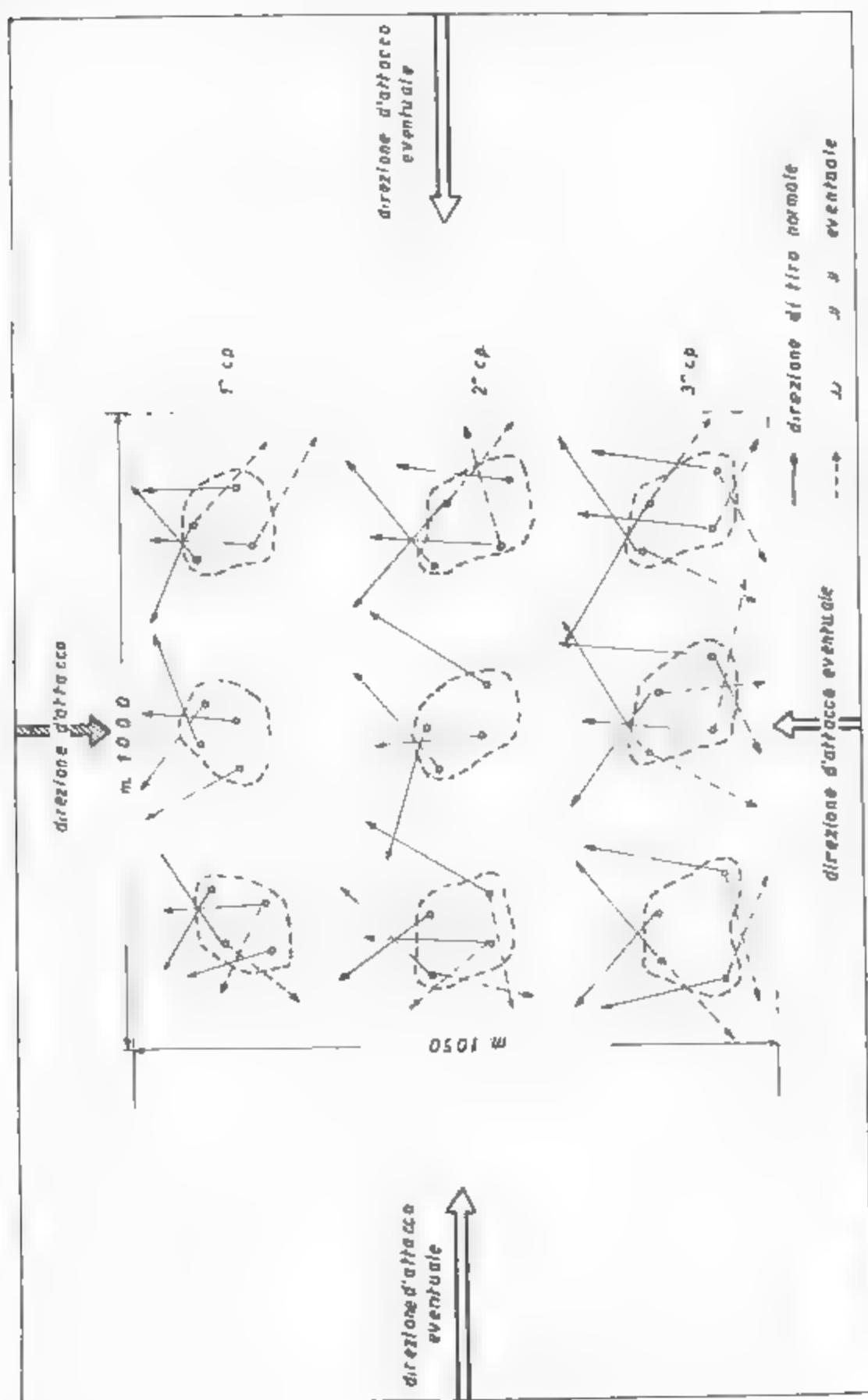
Considerando un caso medio (due ordini di C. R., conservando una compagnia in rincalzo) la profondità della difesa (dalla L. R. al margine posteriore rappresentato dai c. f. più arretrati) si aggirerebbe sui 600 m.

Tale soluzione potrebbe rientrare nell'ordine di idee del gen. Anfosso (massima consistenza difensiva a circa 400-500 m dalla L. R.), ove si voglia affidare l'azione di arresto principale ai C. R. arretrati, rinforzati dalle armi pesanti di battaglione e con l'immediato supporto del rincalzo. Un campo minato davanti al secondo ordine di C. R. potrebbe rendere più salda ed efficace l'organizzazione difensiva.

Però, che resta della figura del caposaldo tratteggiato dalle nostre norme? In pratica avremmo un rettangolo (o segmento di fascia difensiva), dello sviluppo di circa 800 m tra i c. f. estremi (non considero gli intervalli laterali sottoposti all'azione di detti centri) e della profondità di circa 600 m, i cui fianchi sarebbero difesi dagli stessi C. R. laterali che dovrebbero essere naturalmente orientati ad agire anche lateralmente ed in fuori, mentre il rincalzo dovrebbe provvedere a guardare le spalle (v. figura 3).

E' una soluzione che può soddisfare — sempre quando il terreno si presta — facendo naturalmente astrazione dallo schema classico del caposaldo a tutti ben noto, e purché ci si contenti della riduzione del fronte a circa 800 metri.

A quest'ultimo riguardo non si può però non estendere l'esame al complesso dell'organizzazione difensiva — anche se nel solo ambito divisionale



CA. SALTO A 3 ORDINI C.R. (I C.R. arretrati possono essere più o meno sfalsati, a scacchiera).

ed osservare che, mentre con i normali capisaldi è possibile ad una D. f. ternaria tenere un fronte di una decina di chilometri con due ordini di capisaldi ed una riserva (es.: 4, 3, 2 battaglioni rispettivamente nel 1°, 2° ordine e in riserva), nell'ipotesi prospettata, e con analogo schieramento, il fronte si restringerebbe a circa 7 km, a meno di aumentare gli intervalli tra i capisaldi da 1 a 2 km.

Il gen. Anfosso si dimostra anche favorevole tendenzialmente alla teoria seguita da altri eserciti: attuare una difesa di intensità crescente dall'avanti all'indietro, così che la vera linea di arresto non sia il margine anteriore, ma quello posteriore della posizione.

A ciò egli sembra indotto soprattutto dalla considerazione che gli elementi più avanzati della difesa (quelli marginali) sono i più facilmente individuabili ed i più soggetti all'azione distruttiva delle artiglierie nemiche in fase di preparazione, e che pertanto basare la resistenza su di essi sarebbe un controsenso.

L'osservazione ha la sua importanza e senza dubbio non mancano ragioni a suo favore. Tuttavia non ritengo consigliabile un mutamento del genere nella nostra dottrina.

Innanzitutto, se la posizione è protetta da un ostacolo, e se si attua un minimo di mascheramento, non è facile all'attaccante individuare i singoli elementi difensivi (c. f.) costituenti la L. R.

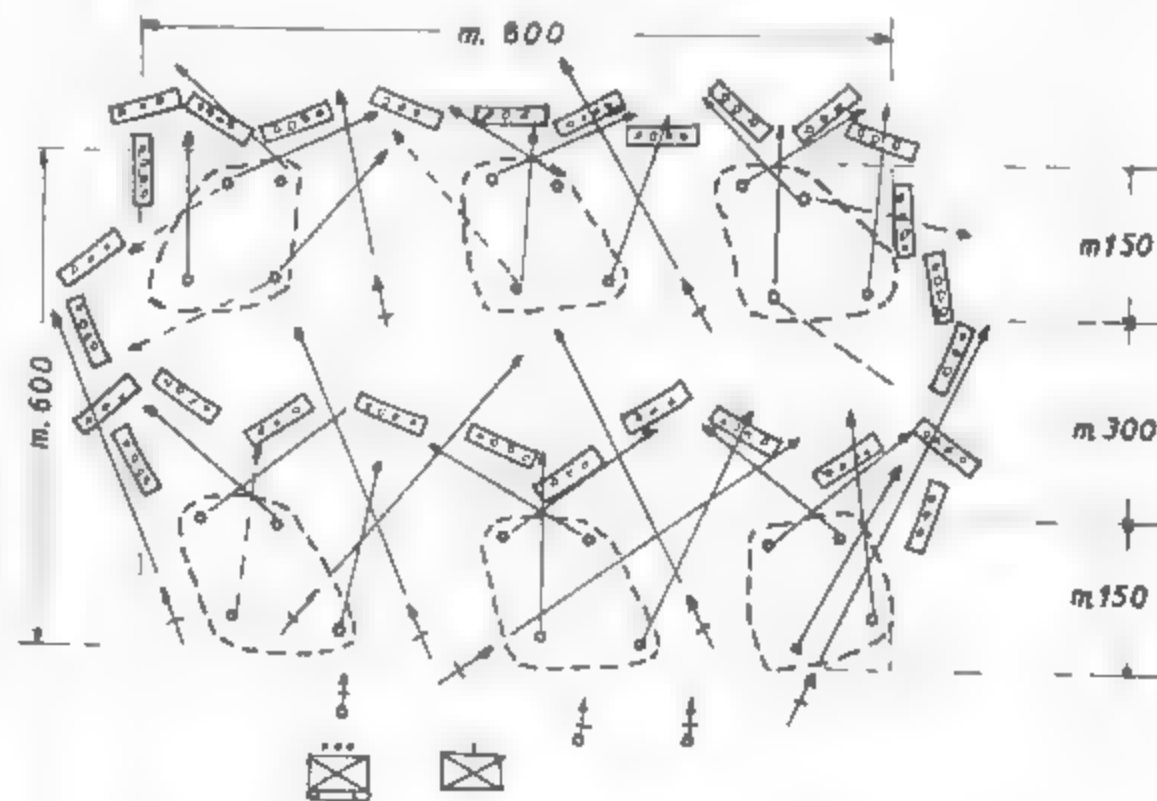


Fig. 3. - CAPOSALDO CON 2 ORDINI DI C.R.
(I C.R. arretrati possono essere più o meno sfalsati, a scacchiera).

Le « buche » dei f. m. o delle coppie di assaltatori, sparse su di una notevole area (un C. R., con 4 c. f., può coprire una zona di un ettaro e mezzo) possono risultare addirittura invisibili se si evitano allacciamenti e camminamenti, più difficili a nascondersi.

D'altra parte gli elementi avanzati non hanno generalmente motivo di svelarsi prima dell'attacco. Contro le singole pattuglie che tenteranno di riconoscere l'andamento dell'ostacolo o della L. R. basterà, di norma, il fuoco di qualche tiratore isolato (si sfruttino soprattutto i tiratori scelti). Sarà invece principalmente compito delle artiglierie e delle armi pesanti scaglionate in profondità di opporsi ai movimenti dell'avversario, sino a che questo non avrà serrato contro l'ostacolo. Solo allora dovranno entrare in azione i c. f. avanzati; ma l'avversario non sarà più a distanza di sicurezza dai tiri della propria artiglieria e dei mortai e questi dovranno pertanto contentarsi di agire contro le difese più arretrate.

Io credo che l'errore di valutazione in cui spesso si cade nei riguardi della possibilità di individuare *prima dell'attacco* l'effettiva dislocazione degli elementi della difesa, sia dovuto alla falsa visione — ricordo del passato — di complessi trinceramenti che intersechino in ogni senso una posizione difensiva. Ma un difensore accorto e capace può e deve evitare una organizzazione difensiva del genere, ricordando soprattutto che l'*invisibilità* da terra e dall'aria è per qualsiasi difesa fattore primo di successo. Anche quando si abbia tempo per un più saldo rafforzamento (soprattutto se i lavori potranno essere effettuati in roccia) converrà sempre iniziarli dal tergo e procedere gradualmente in avanti, senza però raggiungere i c. f. avanzati, che dovrebbero unicamente avvalersi di « buche » da tiratori ben mascherate e rivelarsi col fuoco solo al momento in cui l'attaccante si accingerà a superare l'ostacolo.

Un esperimento al riguardo effettuato quest'anno presso i reggimenti della divisione f. « Avellino » è valso — credo — a dare a tutti una idea concreta del « polverizzarsi » della difesa sulla posizione e della estrema difficoltà di individuare i singoli elementi. E' mancata purtroppo la possibilità di fotografare la posizione difensiva dall'aereo: ritengo però che sarebbe stata assai difficile l'individuazione degli elementi, anche con la fotografia stereoscopica, essendo tutte le postazioni in buca, raso terra. L'unico vero pericolo sarebbe stato rappresentato forse dalle piste inevitabilmente createsi sul terreno e che difficilmente avrebbero potuto essere cancellate.

Occorre poi tener presente che agli elementi più avanzati della difesa (L. R.) spetta il compito di difendere l'ostacolo e di interdirne il superamento all'attaccante. Ciò sarà possibile solo se essi avranno una sufficiente densità sulla L. R. E l'intervallo normale massimo previsto dalla nostra regolamentazione sembra il minimo possibile per poter assicurare l'assolvimento di tale compito.

Rarefare questi c. l. non è consigliabile. Come realizzare allora il concetto espresso dal gen. Anfosso? E' vero che egli si riferisce solo ai tiri d.

resto automatico di notte e con nebbia, per i quali prevede un raffittimento dei c. f. avanzati solo in quelle circostanze. Ma se a tale compito si aggiunge quello della difesa dell'ostacolo (che deve essere sempre in atto, di giorno e di notte), il ripiego escogitato non sembra valido.

Infine, c'è una ragione morale che mi induce a preferire il nostro sistema attuale. In una difesa ad oltranza (e tale deve essere quella affidata ad un caposaldo, qualunque sia il tipo di azione difensiva che si voglia svolgere) sono gli elementi più avanzati, e cioè quelli che per primi dovranno sostenere l'urto nemico, che debbono sentirsi *appoggiati* da tutta l'organizzazione retrostante, se si vuole che tengano duro fino al limite delle loro possibilità. Ove invece la loro azione fosse considerata solo come « preliminare » a quella degli elementi arretrati, cui sia affidata la resistenza ad oltranza, è chiaro che per questo solo fatto si indebolirebbe la capacità di resistenza dei c. f. avanzati, e che questi sarebbero tentati a ripiegare su quelli arretrati non appena si trovino in difficoltà.

Si potrebbe obiettare che, anche nel caso che la difesa sia concentrata sul margine posteriore della posizione, gli elementi avanzati dovrebbero egualmente, ognuno per suo conto, resistere ad oltranza. Ma se essi vengono rarefatti sul terreno oltre il limite indicato, per la necessità di addensare la difesa all'indietro, è chiaro che la loro azione sarà disarticolata per la mancanza di un efficace appoggio reciproco, e che pertanto essi saranno in grado di opporre solo una resistenza limitata. Si giunge quindi allo stesso risultato negativo.

Del resto, è opportuno notare che anche nella nostra dottrina attuale l'estrema carta della difesa viene giuocata non sulla L. R., ma sul « tratto vitale » della posizione, normalmente arretrato. Intendo parlare dell'impiego del rincalzo, esplicitamente previsto allorché sia minacciato il vivo della posizione. Il che vuol dire che un caposaldo può perdere anche qualche C. R. marginale, senza che per questo il comandante debba essere indotto a gettare il rincalzo nella lotta per riconquistarlo, sempre che la breccia praticata dall'avversario non pregiudichi il possesso del tratto vitale.

Mi sia ora consentita qualche personale considerazione sull'organizzazione a difesa, anche se non in stretta relazione con la « lettera » del gen. Anfosso.

L'organizzazione a capisaldi suscita ancora molte diffidenze e perplessità.

Occorre tuttavia riconoscere che, con poche forze a disposizione e ampi fronti da difendere, non è certamente possibile pensare ad organizzazioni difensive continue quali si ebbero nella prima guerra mondiale e quali erano ancora concepite all'inizio dell'ultima. La rarefazione delle forze in linea — rispetto al passato — (basti pensare al numero di divisioni che ciascuna Nazione prevede complessivamente di mettere in linea, e raffrontarlo agli schie-

ramenti delle due guerre mondiali), obbliga necessariamente a concentrare la difesa su alcune posizioni di maggior interesse o valore tattico, rinunciando alla difesa diretta delle restanti zone e facendo per esse affidamento — come ho già detto — sulla manovra del fuoco e delle riserve. Anche se ciò voglia considerarsi un *male*, sarà pur sempre un *male necessario*.

Non credo perciò che debba imputarsi a questo stato di fatto, o concezione dottrinale, la diffidenza a cui ho accennato.

E' piuttosto l'organizzazione interna dei capisaldi che lascia dubiosi.

Gli *schemi* tracciati dalla nostra regolamentazione, appunto perchè tali, sono « astratti », prescindono cioè dalla natura del terreno su cui dovrebbero essere applicati. Non dovrebbero di conseguenza « far testo », ma rappresentare per i nostri Quadri unicamente un orientamento, una guida, una traccia, a cui attenersi « se e quando possibile ».

Il male si è invece che da parte di troppi, per insufficiente elasticità mentale o capacità di ragionamento, si pretende di applicarli in qualsiasi terreno sia pure con qualche adattamento. E poichè ciò conduce assai spesso alla impossibilità pratica di realizzare una convincente organizzazione dei fuochi, e la concezione stessa del caposaldo che viene infirmata.

Si tratta evidentemente di un errore di valutazione.

La concezione è esatta; è nella sua realizzazione che è possibile errare.

Forme e procedimenti difensivi sono assai strettamente legati alla natura ed alle forme del terreno. E le infinite varietà che queste presentano non consentono rigide regole o schemi prefissati, ma obbligano alla costante ricerca della più opportuna soluzione. Per questo lo studio di un'organizzazione difensiva è oltremodo difficile, e rappresenta oggi il tallone di Achille dei nostri Quadri. Ogni problema difensivo — nell'ambito del caposaldo — presenta una sola costante: la necessità di sfruttare i mezzi ed il terreno nel modo più redditizio, cioè in modo da resistere il più a lungo possibile sulla posizione assegnata. E' un'affermazione lapalissiana, d'accordo, ma è l'unico principio conduttore per la soluzione di qualsiasi problema. Tutti gli altri elementi sono di una estrema variabilità.

Un terreno completamente piatto e scoperto consente l'applicazione integrale dello schema (come su di una lavagna). Però le armi a tiro teso scagliate in profondità nell'interno assai difficilmente potranno agire sul davanti della L. R.

Lo stesso terreno piatto, ma coperto, obbliga a restringere intervalli e stanze tra c. f. e C. R. ed a rinunciare all'idea di agire in profondità con armi a tiro teso. La stessa osservazione diviene assai difficile.

Una cresta montana o collinosa a ripidi pendii, a seconda della presunta direzione di attacco, costringe ad organizzare la difesa in modo completamente diverso dai noti schemi (schieramento dei C. R. sul versante esposto all'attacco immediatamente sottostante alla cresta, sfruttamento dei costoni

vallette scendenti dalla cresta per un reciproco appoggio dei c. f.; armi pesanti sulla cresta, rincalzi sull'immediato rovescio. Ovvero, nel caso di attacco lungo la cresta, C. R. schierati in profondità a cavallo di essa, mtr. a protezione dei fianchi, frequente uso di tiri in contropendenza, ecc.).

Una cresta montana o collinosa a fianchi ripidi verso l'attaccante ed a pendio dolce verso il difensore può suggerire l'opportunità di una difesa in contropendenza. Egualmente dicasi nel caso di un susseguirsi di ondulazioni decrescenti dall'avanti all'indietro.

Una zona ondulata a dolce pendio verso il nemico può rappresentare il terreno ideale per investire un caposaldo tipo classico con il margine posteriore immediatamente al di qua della linea di cresta o delle quote più elevate.

E si potrebbe continuare per un pezzo avvertendo che ognuno dei « casi » considerati può a sua volta suggerire diverse soluzioni in base all'andamento di dettaglio del terreno ed alla sua copertura.

Solo un continuo esercizio, da parte di tutti i Quadri, e nelle più svariate condizioni di terreno, potrà ginnasticare la loro mente e porli in misura di risolvere ogni problema difensivo con sufficiente spregiudicatezza, senza vincoli di « schemi ».

Profonda esperienza personale, occhio al terreno, elasticità mentale, piena conoscenza delle possibilità dei propri mezzi e della capacità e del morale dei propri uomini sono qualità essenziali per i Quadri nello studio di un'organizzazione difensiva, molto più che nell'azione offensiva. Questo perchè la resistenza, una volta iniziata l'azione, si spezza in tanti episodi imperniati sulla tenacia, sullo spirito di sacrificio, sul coraggio dei singoli gruppi di uomini affossati nel terreno, lontani gli uni dagli altri e dall'occhio del comandante, collegati spesso unicamente dal sentimento della solidarietà e del cameratismo. Difficile, spesso impossibile, variare azione durante quanto è stato preventivamente studiato ed organizzato. La bontà dei procedimenti adottati è posta veramente alla prova del fuoco, senza possibilità di appello.

Per questo non si insisterà mai abbastanza sullo studio dell'organizzazione difensiva, non sulla carta, ma sul terreno, adottando tutti i provvedimenti suggeriti dall'esperienza, soprattutto, dei Quadri più elevati per controllare l'efficacia dell'organizzazione dei fuochi.

E non sarà male che durante il periodo delle esercitazioni estive (epoca ed ambiente più appropriati) si compiano esperimenti pratici di organizzazione a difesa di capisaldi o settori di caposaldo, compiendovi anche tutti i lavori necessari ed effettivamente eseguibili in un dato periodo di tempo (12, 24, 36 ore...). Con questo si otterrà non solo di agire in un ambiente pienamente realistico, ma anche di abilitare i Quadri all'organizzazione del lavoro e la truppa all'esecuzione di esso e, nel contempo, di dare a tutti una concreta esperienza pratica di quanto sia effettivamente possibile realizzare in un dato periodo di tempo, in un terreno di determinata consistenza. Anche i reparti

pionieri potranno essere utilmente impiegati, soprattutto in lavori da mina, di blindamento, di mascheramento, nella creazione dell'ostacolo. E tutti potranno avere una chiara visione del vero aspetto che assume un'organizzazione difensiva moderna, rispetto ai vecchi ricordi del passato. E molti errori concettuali verranno forse evitati.

Ringrazio il gen. Maggiorino Anfosso per avermi offerto, con la sua lettera, lo spunto a trattare un argomento che è per tutti noi — e nella particolare situazione politico-militare — di sommo interesse.

ADDESTRAMENTO AL TIRO CONTROCARRI

Col. di fant. Gerardo Liberti

Il problema dell'addestramento al tiro controcarri, a mio avviso, non è stato ancora risolto in modo soddisfacente nel nostro nè in altri eserciti; in questo settore vi è una larga zona di indeterminatezza che deve essere ridotta e definita quanto più è possibile, considerando l'importanza, oserei dire preminente, che hanno assunto i carri armati sul campo di battaglia e tenendo presente che la lotta contro di essi è estremamente difficile per un complesso di fattori psicologici e tecnici, è senza quartiere e finisce sempre con la distruzione di uno dei due contendenti. E' quindi naturale e doveroso porre ogni cura per eliminare o ridurre le grosse difficoltà che fino ad ora hanno fatto sì che questo settore addestrativo sia lasciato piuttosto alla iniziativa dei singoli ed al concorrente favore di circostanze propizie; occorre studiare il problema sotto i suoi vari aspetti e dotare le nostre unità di mezzi idonei.

Le norme addestrative per il tiro controcarri sono state fissate in un chiaro libretto secondo una logica e ragionata progressione didattica, ma i mezzi disponibili sono pochi, non alla portata di tutti i reparti, e molti anche inadeguati o largamente sorpassati dalla tecnica carrista, per cui l'addestramento si svolge più in funzione delle singole possibilità che secondo il programma e le finalità studiate a carattere unitario.

I risultati, lo ripeto, sono un po' il prodotto del caso che a volte riesce compiacentemente a riunire con indovinati accostamenti uomini ed ambiente, ma che sovente è ostile ad ogni tentativo di superamento.

Per fare un buon addestramento al tiro controcarri occorrono, ancor più che negli altri settori addestrativi poligoni, attrezzature adeguate, munizioni, norme didattiche.

Questa non è una scoperta, d'accordo, ma penso sia bene, ai fini che mi propongo, esaminare nel dettaglio tali elementi basilari, studiare le difficoltà che si presentano, ricercare le possibili soluzioni.

POLIGONI.

Costituiscono un po' la pietra angolare di tutto l'edificio e, fino ad ora, uno degli elementi che presentano le maggiori difficoltà.

Così come stanno oggi le cose, per un modesto poligono per tiri controcarri, occorre la totale disponibilità di aree profonde (in terreni pianeggianti)

da 5 ai 10.000 metri e larghe da 1.000 a 2.500 a seconda del terreno (Vds. *Norme di sicurezza nella sicurezza dei tiri con le varie armi della Fanteria*, ediz. 1951).

Zone molto estese, come si vede, e che ben raramente si trovano disponibili nelle nostre regioni, fittamente abitate, ove l'agricoltore lotta tenacemente per strappare ogni anno alla natura pochi palmi di terra coltivabile.

Non so esattamente quante località soddisfino ora alle nostre esigenze, temo siano pochissime, quelle in riva al mare, e che in teoria dovrebbero essere le più soddisfacenti, sono soggette a molte servitù (orientamento, divieti di pesca e di transito navale, ecc.), quelle poche adibite ora allo scopo non hanno la capacità spaziale per sopprimere alle necessità dei vari reparti che, in un periodo che di solito non supera i 10-15 giorni, debbono svolgere l'addestramento.

Sarebbe indispensabile avere un poligono per ogni Territorio, di ampiezza tale, e con tali possibilità di tiro da consentire il sollecito succedersi di tutti i dipendenti reparti controcarri nel breve periodo di un mese od un mese e mezzo disponibile nel calendario addestrativo per la scuola tiro.

In ogni caso bisogna pensare alle indennità per sgomberi, sospensione lavori, danni, ecc., il cui ammontare raggiunge sempre cifre rilevanti.

Siccome non possiamo avere almeno un poligono semi-permanente per tiro controcarri in ogni Territorio militare, occorre orientarsi verso un'altra soluzione, tale che dia le più ampie possibilità addestrative in breve periodo di tempo e con spese estremamente modeste di impianto, funzionamento e manutenzione.

Questa soluzione spero possa scaturire logicamente verso la fine del presente studio, prima attraverso l'analisi critica degli altri elementi precedentemente enunciati, poi dall'armonico fondersi degli elementi stessi quali risulterebbero per effetto dell'esame critico.

ATTREZZATURE

Danno sostanza e vita al poligono determinando il grado e l'entità delle sue prestazioni. Esse, più che mai, sono ora oggetto dell'iniziativa e della capacità inventiva degli individui ed a volte costituiscono, ed a ragione, titolo d'orgoglio dei comandanti che son riusciti a farle realizzare superando genialmente innumerevoli difficoltà.

Abbiamo attrezzature a traino meccanico od elettriche.

a) *Traino meccanico.*

Le sagome in tela od in rete metallica sono montate su slittoni che vengono trainati generalmente da automezzi e che si spostano in vario modo, secondo opportune combinazioni di pulegge.

La velocità di traslazione e le tratte percorse sono sempre molto modeste e ciò per effetto dei vari attriti di ordine meccanico e delle molte resiste-

opposte dalla vegetazione e dal terreno. Il sistema richiede diverso tempo per l'impianto, ed il terreno deve essere pianeggiante ed uniforme. Il funzionamento è soggetto a frequenti interruzioni dipendenti dalle inevitabili rotture dei cavi di traino o delle pulegge. Le varie tratte del percorso non superano complessivamente, in genere, i 200-300 metri. Il rendimento dell'attrezzatura è molto modesto e comunque è sproporzionato alla somma di energie che assorbe.

b) *Traino elettro-meccanico.*

Le sagome sono montate su carrelli tipo Decauville, azionati da motorini elettrici, che scorrono su rotaie in ferro od in legno. Appositi generatori con motori a scoppio producono l'energia necessaria.

Queste apparecchiature consentono, a seconda della loro organizzazione, il movimento in un solo verso (generalmente su circuito a tracciato pressoché anulare) oppure in senso di andata e ritorno (tracciato rettilineo), rispetto alla trazione meccanica offrono il vantaggio di consentire velocità maggiori (massima km 15-20 circa), in contrapposito però presentano i seguenti svantaggi:

- sono molto più costose;
- richiedono specialisti per la messa in opera e per il funzionamento;
- i binari ed i carrelli devono essere convenientemente protetti dai proiettili (quindi necessità di rilevanti lavori di sterro o di riporto a meno che, per fortunate ma difficili circostanze, il terreno non offra una protezione naturale);
- causa l'eccessiva dispersione di corrente, non funzionano in caso di pioggia o di terreno bagnato.

A fattori comuni per i due sistemi, possono attribuirsi i seguenti inconvenienti:

a) le attrezzature possono essere impiantate solo su terreno pianeggiante e non accidentato, per cui agli effetti pratici del tiro viene a mancare l'influenza del sito, mentre si sfrutta in pieno l'effetto della tensione della traiettoria;

b) rendimento modesto causa gli inevitabili e frequenti tempi morti e le interruzioni, molto più numerosi in realtà col sistema meccanico ed in quello elettrico a tratta rettilinea e dovuti: alla necessità di riparare o sostituire i bersagli dopo un certo numero di riprese; agli arresti per l'inversione della marcia, alle inevitabili rotture dei cavi di traino od interruzioni di corrente;

c) velocità di traslazione delle sagome non superiore, in genere, ai 10-15 km/orari;

d) funzionamento troppo spesso condizionato a favorevoli condizioni meteorologiche e di ambiente (in particolare per le attrezzature elettriche) per cui molto frequenti sono le interruzioni di ordine vario, con conseguente dan-

no per lo svolgimento del calendario-programma che come già detto deve essere contenuto entro limiti molto ristretti ed improrogabili;

e) essendo costanti i percorsi dei bersagli (né si può pensare, per mancanza materiale di tempo, di cambiarli da una lezione all'altra) ne risultano costanti anche i problemi di puntamento e tiro posti ai capi-pezzo ed ai puntatori; infatti, il capo-pezzo (salvo il primo della giornata) non viene posto improvvisamente davanti ad un problema di tiro da risolvere sul tamburo, ma ha tutto il tempo per studiarsi percorso e velocità del bersaglio, per pensare con calma agli ordini da impartire, ed infine per consultarsi con i colleghi che lo hanno preceduto ed uniformarsi o regolarsi sui risultati da essi ottenuti.

Ne deriva che per tutta la durata di un'esercitazione si assiste al continuo monotono ripetere, da parte dei capi-pezzo, degli stessi avvertimenti e degli stessi dati di tiro.

In sintesi, dobbiamo francamente riconoscere che per quanta buona volontà vi si è posta, i risultati addestrativi sono evidentemente molto modesti mentre si registrano percentuali sbalorditive di colpi utili, che possono indurre in facili e dannose illusioni.

BOSSOLI - CANNA.

Il bossolo-canna rappresenta un discreto mezzo addestrativo se impiegato con cartucce traccianti; lascia adito a molti dubbi se impiegato con cartucce cal. 6,5 per tiro ridotto.

A fattor comune si può imputare:

— la necessità, per i calibri fino agli 8 mm, di distanze non superiori ai 300 ÷ 400 metri;

— un servizio al pezzo completamente diverso da quello normale.

A carico delle cartucce ridotte cal. 6,5 si deve aggiungere la scarsa precisione data dal munizionamento per cui, considerate anche le ridottissime dimensioni del bersaglio, spesso l'efficacia del tiro è dovuta più al caso che alla reale abilità del puntatore.

* * *

Dopo questa cruda realistica disamina della situazione attuale vediamo come potrebbe essere impostato ed effettuato l'addestramento al tiro controcarri e quali sono i mezzi occorrenti.

Nella trattazione non considero l'addestramento con i bazooka né con le bombe controcarri da fucile; questo è il campo dei cacciatori di carro, è nettamente separato, ed ha esigenze particolari e deve essere esaminato sotto un orientamento diverso da quello che mi ha spinto al presente studio i cui limiti sono rappresentati dai pezzi controcarri normali e senza rinculo.

L'addestramento al tiro controcarri è suddiviso in due tempi (considero già effettuato l'addestramento al servizio al pezzo);

— il primo, a carattere propedeutico, deve abituare il puntatore ed il capo-pezzo alla stima della distanza e della velocità dell'obiettivo ed al rapido computo dei dati di tiro da importare al pezzo;

— il secondo, a carattere pratico-applicativo, deve consentire al personale del pezzo, ed in particolare capo-pezzo e puntatore, alla esecuzione del fuoco.

Primo tempo.

Si deve svolgere in guarnigione, in caserma od in campo aperto: il tiro è simulato, i pseudo bersagli sono costituiti da autoveicoli militari o civili che per normali necessità di traffico si muovono nei pressi della località; il fuoco può essere rappresentato, mediante apposita apparecchiatura, da un sistema di luci che vengono proiettate sul bersaglio vero e proprio oppure sulla sua immagine riflessa su un'adeguata superficie riflettente.

Nel nostro esercito sono in corso vari studi che speriamo si traducano presto in realtà concreta; in Francia, Danimarca, Svezia, ecc. è già in uso un'apparecchiatura che permette di addestrare:

— i puntatori alla esecuzione del puntamento e tiro contro bersagli fissi o mobili;

— i capi-pezzo all'esatta stima della distanza e velocità del mezzo ed al conseguente rapido calcolo dei dati di tiro.

In tale apparecchiatura, mediante un complesso ottico-meccanico che si applica al pezzo, puntatore e capo-pezzo possono osservare contemporaneamente, su di un cristallo semi-metallizzato, il bersaglio, il reticolo dell'alzo, il punto d'arrivo del colpo. Quest'ultimo è rappresentato da un punto luminoso che si manifesta sul cristallo riflettente, sul bersaglio o meno, a seconda dell'esattezza del puntamento, dei dati di tiro, ed in funzione della durata della traiettoria che viene preventivamente ricavata dalle tavole di tiro ed il cui valore viene fatto segnare su una specie di otturatore a tendina analogo a quello degli apparecchi fotografici.

Sono evidenti i grandi vantaggi che offrono tali apparecchiature in questa prima fase dell'addestramento. Essi possono così riassumersi:

— possibilità di eseguire il tiro in bianco consentendo, e questa è una novità, al puntatore ed al capo-pezzo di controllare contemporaneamente la giustezza del tiro su un bersaglio fisso o che si muove a velocità ed a distanza reali;

— possibilità di effettuare un buon addestramento nelle guarnigioni, in qualsiasi località, senza alcuna necessità di organizzare poligoni di sorta, né impiantare appositi bersagli;

— assoluta economia di munizioni, di carburante, ecc.;

— nessuna usura della b. d. f.

Secondo tempo.

Si svolge in sede di scuola di tiro o campi d'arma, in poligoni aperti che di volta in volta possono essere scelti ed attrezzati in funzione dello scopo addestrativo, dei temi di tiro e relativo inquadramento tattico.

In questo periodo il personale dovrebbe venire addestrato alla esecuzione del tiro contro bersagli reali, ossia contro carri che si muovono ed agiscono secondo la velocità consentita dal terreno ed in armonia con il tema tattico prefissato.

Naturalmente non è possibile pensare al tiro con proiettili normali, nè le attrezzature per tiro ridotto consentono quella forma addestrativa (servizio al pezzo; stima distanza e velocità del bersaglio; ecc.), nè quell'ambiente realistico che si vuole raggiungere.

Occorrono proiettili speciali, che abbiano caratteristiche balistiche che s'accostino quanto più è possibile a quelle dei proiettili reali, ma che si frangano all'urto senza danneggiare il carro nè l'equipaggio.

A mio avviso tali proiettili potrebbero essere in vetro, sottocalibrati, del tipo « Sabot » che tutti ben conoscono.

Il proiettile vero e proprio (nucleo) in vetro od in altra sostanza idonea allo scopo — polvere grafitata di piombo — verrebbe protetto dalle sollecitazioni meccaniche e termiche durante il movimento nell'interno della bocca da fuoco da 4 : 5 elementi mobili, che si staccano all'uscita dalla volata, poi proseguirebbe la traiettoria secondo le velocità di traslazione e di rotazione impresse dalla carica di lancio.

Non mi voglio rivestire delle penne del pavone e dico subito che durante la guerra pervenne al nostro S. M. una notizia, forse non molto completa, che i Giapponesi impiegavano proiettili in vetro nell'addestramento al tiro controcarri, e che in seguito ad esse anche da noi si iniziarono esperienze però con proiettili in vetro muniti di coroncina di forzamento, di calibro normale (47/32), che naturalmente si polverizzavano nell'interno della canna.

Non si era pensato ai proiettili sotto-calibrati nei quali, come dianzi ho accennato, si potrebbe trovare la soluzione del problema.

Comprendo che non è un problema semplice da risolversi perchè investe un complesso di studi tecnologici e balistici di non lieve portata, ma sono dell'avviso che valga la pena di affrontarlo perchè la sua soluzione permetterebbe di risolvere, almeno al 90%, il problema addestrativo del tiro controcarri.

Anzi, contemporaneamente si addestrerebbero anche i carristi, in un ambiente molto prossimo a quello reale; cannonieri da una parte ed equipaggi dall'altra acquisterebbero una più esatta cognizione delle possibilità e delle prestazioni del loro mezzo e di quello opposto, si perfezionerebbe la tecnica d'impiego degli uni e degli altri, e non si creerebbero quelle facili dannose illusioni che si traggono ora dagli assurdi risultati dei tiri di poligono.

Inoltre, e questo è un altro fattore di importanza notevole e da tener bene presente, i proiettili di vetro o si frangono contro il carro o sul terreno,

oppure, dato il loro minor peso, le traiettorie di rimbalzo sarebbero molto più brevi per cui diminuirebbero in misura notevole i contorni di sicurezza dei poligoni, la cui ampiezza costituisce oggi uno dei problemi più gravi.

E, per naturale dilatazione, l'uso di tali proiettili potrebbe estendersi anche alle unità carriste per l'addestramento al combattimento contro unità similari; ho l'impressione che questo settore navighi oggi più nel mare della fantasia anzichè in quello della realtà, l'uso di tali proiettili potrebbe riportare il problema in una sfera almeno prossima alla realtà, tale da consentire lo studio pratico delle norme fissate dalla circolare 1800 per il combattimento contro unità similari.

Ben s'intende che in ogni caso i carri sottoposti al tiro dei proiettili di vetro devono essere condotti con l'iposcopio, con tutti gli sportelli chiusi e con adeguate misure di sicurezza.

* * *

Non ho la presunzione di aver indicato la soluzione di questo grave problema, nè mi nascondo che le difficoltà sono molte e non lievi.

Lo scopo del presente studio è stato quello di agitare le acque, di promuovere polemiche ed iniziative e mi riterrò largamente compensato se attraverso le pagine di questa rivista i colleghi delle varie Armi verranno ad apportare il contributo della loro esperienza.

Il problema è troppo importante ed impellente per ammettere soluzioni semplicistiche e repulse preconcepite, in esso intervengono compenetrandosi fattori economici ed altri squisitamente tecnici, ma non mancano a noi brillanti tecnici dai quali è lecito attendere geniali e soddisfacenti soluzioni.

MOTORIZZATI CONTRO CORAZZATI

(SSERAFIMOWITSCH 30 LUGLIO - 8 AGOSTO 1942)

Ten. col. di fant. Pietro Pallotta

La battaglia di Sserafimowitsch, combattuta sul Don dalla nostra 3^a divisione celere nell'estate del 1942, costituisce un interessante esempio d'impiego di una grande unità motorizzata per il rapido ristabilimento della situazione in un settore messo in crisi dalla forte pressione offensiva dell'avversario.

Caratteristiche di quest'azione furono la forte distanza intercorrente fra la zona di dislocazione della divisione e quella d'impiego, la celerità con la quale lo spostamento venne effettuato dalla grande unità, il cui intervento fu perciò tempestivo ed efficace, ed infine l'asprezza della battaglia, nella quale i nostri reparti motorizzati forniti di un insufficiente armamento controcarri si scontrarono con unità corazzate fornite di carri da trenta tonnellate.

All'inizio della terza decade del luglio 1942, mentre le armate germaniche del fronte sud, dopo aver raggiunto la linea del Don, spostavano verso Stalingrado il centro di gravità del loro sforzo, l'8^a armata italiana, ultimata la conquista del bacino minerario di Krassnij Lutsch, stava effettuando il suo movimento verso il Don per schierarsi nel vasto settore difensivo ad essa destinato.

In questa delicata fase della grande manovra strategica in atto sul fronte sud, il comando russo, avuta percezione della scarsa consistenza delle forze germaniche che in quel momento garantivano sul Don il fianco difensivo delle armate operanti su Stalingrado, faceva affluire in corrispondenza della grande ansa del fiume un complesso di più divisioni e, premendo con forze preponderanti contro la debole occupazione tedesca della zona di Sserafimowitsch, costituiva in questa località una minacciosa testa di ponte.

Cominciava in tal modo a delinearsi quella situazione strategica, che un mese più tardi diede luogo alla prima battaglia del Don e successivamente, dal novembre al gennaio, produsse sotto la spinta offensiva russa il crollo del fianco difensivo del Don e l'isolamento e l'annientamento della massa operante tedesca impegnata a Stalingrado.

Sia il XVII corpo d'armata tedesco che aveva la responsabilità del settore di Sserafimowitsch, sia la 6^a armata alla quale esso apparteneva, non disponevano di forze sufficienti per arginare il paventato e prevedibile dilagare dell'avversario dalla testa di ponte. La maggior parte delle unità della 6^a armata era infatti impegnata dal 23 luglio nella battaglia in corso ad ovest di

Kalasch per l'annientamento di una dozzina di divisioni di fanteria e di una decina di brigate corazzate russe rinchiusi in una grande sacca.

In tale contingenza veniva chiesto all'8^a armata italiana l'intervento della sua 3^a divisione celere per ristabilire la situazione nella zona di Sserafimowitsch.

Nel corso dell'inverno la 3^a divisione celere « Principe Amedeo Duca d'Aosta » era stata trasformata in divisione bersaglieri motorizzata su due reggimenti bersaglieri, il 3° (battaglioni XVIII, XX e XXV) ed il 6° (battaglioni VI, XIII e XIX), un battaglione motociclisti, un battaglione mortai ed un reggimento di artiglieria (il 120°).

Essa era l'unica unità motorizzata dell'8^a armata italiana.

Con tale formazione la 3^a divisione celere aveva sostenuto il peso maggiore della manovra di Krassnij Lutsch, nel corso della quale era stata impegnata nel combattimento di Iwanowka, il più duro e sanguinoso di quella fase operativa, ed aveva perduto più di seicento uomini. Essa si trovava ora nella zona Bokowo - Millerowo, dove stava riordinando i suoi reparti maggiormente provati, fra i quali in particolare il XIII battaglione del 6° bersaglieri.

Ricevuto l'ordine di passare alle dipendenze della 6^a armata germanica e di trasferirsi nel settore Sserafimowitsch - Ielanskoje, la divisione, in soli quattro giorni, effettuava il trasferimento su quasi 500 chilometri di percorso e si attestava nella balka Zariza sul rovescio della debole linea di resistenza tenuta dal 578° reggimento di fanteria germanico (2 battaglioni).

L'azione per l'eliminazione della testa di ponte russa doveva essere effettuata il 31 luglio. Per evitare un attacco frontale contro le forti posizioni di quota 197,4, sulle quali i Russi si erano particolarmente rafforzati, veniva deciso di agire per le ali con due colonne: colonna di sinistra il 578° fanteria germanico passato alle dipendenze della 3^a celere; colonna di destra il 3° bersaglieri.

I fianchi scoperti delle due colonne d'attacco dovevano essere protetti, a sinistra da una compagnia motociclisti, a destra dal 6° bersaglieri.

Il battaglione motociclisti costituiva la riserva divisionale.

Da parte russa era stata predisposta per il giorno 30 l'azione in forze destinata a travolgere con un attacco di forze corazzate la debole linea tedesca.

Da questi opposti intendimenti operativi, entrambi offensivi, derivò l'azione iniziale del 30 luglio, nella quale la brigata corazzata russa sboccante da Sserafimowitsch urtò contro la 3^a divisione celere che si stava schierando.

Quindi il rapido accorrere della nostra divisione motorizzata consentì di bloccare in tempo la pericolosa e forte puntata avversaria, che avrebbe certamente travolto le poche forze tedesche e portato una seria minaccia sulla linea di comunicazione e rifornimento delle armate operanti su Stalingrado. I Russi avevano infatti concentrato nella zona una intera armata di 5 divisioni per dare vaste proporzioni all'eventuale successo.

L'attacco del 30 luglio fu effettuato da una quarantina di carri russi, dei quali 24 da 30 tonnellate.

I carri, seguiti dalla fanteria, attaccarono il 578° fanteria tedesco, il XIX battaglione del 6° bersaglieri ed il XXV battaglione del 3°, investendo poi in pieno lo schieramento delle nostre artiglierie ed in particolare il II gruppo da 75/27 del 120° artiglieria.

Tanto i pezzi controcarro da 47/32, quanto quelli da campagna da 75/27, si dimostrarono impotenti contro i carri da 30 tonnellate.

Per queste ragioni e per l'irruenza dell'attacco nemico il combattimento ebbe fasi drammatiche. L'attacco russo venne però ugualmente fermato per il deciso e valoroso contegno dei reparti impegnati. Quattordici carri armati su 39 vennero distrutti; 10 nostri pezzi da 75/27 vennero schiacciati dai carri.

Riordinato lo schieramento, alle ore 2,15 del 31 luglio le nostre colonne mossero all'attacco. L'azione, assai dura e sanguinosa per la tenacissima resistenza avversaria, si protrasse per l'intera giornata.

Mentre i battaglioni del 3° e del 6° bersaglieri e del 578° fanteria tedesco attaccavano con vigore le posizioni sulle quali la fanteria russa si era rafforzata, i carri armati contrattaccavano violentemente per due volte, investendo il XXV battaglione bersaglieri e, nuovamente, il II gruppo del 120° artiglieria.

L'attacco delle unità corazzate russe si arrestava definitivamente dinanzi ai tiri lenti, ma precisi, degli obici da 100/17 del I gruppo del 120° artiglieria, arditamente impiegati in funzione controcarri a puntamento diretto alle minime distanze. Quasi tutti i carri attaccanti venivano così distrutti.

L'azione, interrotta per qualche ora allo scopo di dare riposo ai reparti sanguinosamente provati e stanchissimi, veniva ripresa alle ore 0,30 del 1° agosto.

L'avversario aveva intanto portato le sue forze della testa di ponte a circa 10.000 uomini.

Quota 197,4 veniva conquistata di slancio dal XX battaglione bersaglieri. Questo successo dei nostri bersaglieri consentiva al 578° fanteria tedesco di occupare Sserafimowitsch, mentre il XLVII battaglione bersaglieri motociclisti occupava Belhajewskij. L'avversario riusciva a mantenersi soltanto nel bosco ad est dell'abitato di Sserafimowitsch.

Il 6° bersaglieri, violentemente contrattaccato, raggiungeva il costone antistante agli abitati di Bobrowskij e Baskowskij.

Il 2 agosto il 6° bersaglieri, rinforzato dalla 3° compagnia motociclisti del XLVII battaglione, riprendeva l'attacco ed alle ore 3 conquistava con il XIII battaglione Bobrowskij e con il VI battaglione Baskowskij, vincendo la tenace resistenza nemica.

Il giorno 3 i battaglioni bersaglieri XVIII e XX, la 3° compagnia motociclisti ed un battaglione tedesco costringevano le unità russe a ripiegare dal bosco ad est di Sserafimowitsch ed a ripassare il fiume, mentre il XIII ed il VI battaglione, efficacemente appoggiati dal III gruppo del 120° artiglieria e

dal 62° gruppo pesante campale di cannoni da 105/32, in durissimi combattimenti, che per il VI battaglione si protraggono per 11 ore consecutive, respingevano a Bobrowskij violentissimi contrattacchi di forti reparti russi che avevano passato il fiume.

In quattro giorni e quattro notti di durissimi ed ininterrotti combattimenti contro forze avversarie equivalenti ad una divisione rinforzata da una brigata corazzata e sistemata in posizioni assai solide, la 3° divisione celere aveva eliminato la pericolosa testa di ponte, annientato la brigata corazzata e mandato a vuoto il disegno operativo del comando russo di sboccare in forze oltre il Don.

Nei giorni successivi, fino all'8 agosto, continuavano le azioni di rastrellamento e le azioni per stroncare i continui tentativi che l'avversario effettuava per infiltrarsi e mantenersi oltre il fiume.

Particolare importanza ebbe l'azione effettuata nei giorni 5, 6 e 7 da un raggruppamento tattico italo-tedesco costituito dal XIII e dal XIX battaglione bersaglieri e da due battaglioni tedeschi (uno del 208° ed uno del 212° fanteria) appoggiati dal I gruppo del 120° artiglieria e dal LXII gruppo da 105/32. Il 6 agosto il XIII battaglione, molto provato, veniva sostituito nel raggruppamento dal XX battaglione.

L'avversario, incurante delle perdite, impegnava sempre nuove forze nei tenaci tentativi di mantenersi oltre il fiume tra Bobrowskij e Baskowskij.

Il comandante del XVII corpo d'armata tedesco, dato l'estremo stato di stanchezza delle truppe italiane e tedesche impegnate in combattimento da dieci giorni e dieci notti, decideva di rinunciare ad ulteriori azioni rivolte a scacciare il nemico dalla riva del fiume sulla difficile e paludosa fronte del bosco fra il Don e la pista Bobrowskij-Baskowskij e di portare la nostra linea sull'orlo collinoso che dominava la riva stessa.

Per effetto dell'azione della 3° celere l'ansa del Don era stata liberata completamente dall'occupazione nemica fino a Bobrowskij compreso.

Nei dieci giorni di battaglia dal 30 luglio all'8 agosto la divisione aveva perduto 1100 uomini dei quali 57 ufficiali. Fra i caduti vi era il comandante del 3° bersaglieri colonnello Caretto.

I prigionieri russi catturati erano 1600, i carri armati distrutti dalla nostra artiglieria e dai nostri bersaglieri erano 29 dei quali 11 da 30 tonnellate (altri 16 carri armati erano stati distrutti dai fanti del 578° tedesco). Inoltre erano stati presi 8 pezzi di artiglieria, 2 autoblindo, 11 fuciloni controcarri, gran numero di mitragliatrici, armi automatiche leggere, fucili, munizioni, materiali vari.

Il 14 agosto la 3° divisione celere ritornava alle dipendenze dell'8° armata italiana e lasciava il fronte di Sserafimowitsch sul quale rimaneva, per richiesta tedesca, un suo raggruppamento tattico di due battaglioni bersaglieri ed un gruppo di artiglieria agli ordini del vicecomandante della divisione.

Questo raggruppamento rimase sul posto fino al 21 agosto e sostenne duri combattimenti, perdendo altri 200 uomini fra morti, feriti e dispersi.

La battaglia di Sserafimowitsch fu un'azione particolarmente dura e difficile, nella quale tutte le truppe della 3^a celere diedero prova di ammirevole solidità e combattività.

Nel valutare il comportamento delle nostre truppe che, ottimamente affiancate dai pochi battaglioni di fanti tedeschi, ebbero di fronte reparti avversari dotati di altrettanta combattività e tenacia, occorre mettere in risalto due circostanze particolarmente importanti.

La prima è rappresentata dall'improvviso e violento attacco dei carri russi, verificatosi di sorpresa il giorno 30 luglio nel delicato momento in cui le unità della divisione si stavano schierando, e dalla conseguente grave situazione creatasi per effetto della mancanza di mezzi controcarri adeguati.

Nel corso delle tre azioni che i carri avversari effettuarono nei giorni 30 e 31 luglio ben 10 pezzi da 75/27 (un intero gruppo), 1 da 75/39 e 7 da 47/32 (una intera compagnia) rimasero letteralmente schiacciati nell'impari duello con i carri medi da 30 tonnellate.

Nonostante ciò, la brigata corazzata avversaria venne quasi totalmente annientata e perse i nove decimi dei suoi carri armati (45 su 50).

Questi dati costituiscono una eloquente dimostrazione del valore di cui diedero prova i bersaglieri e gli artiglieri della 3^a celere.

La seconda circostanza è costituita dal fatto che i principali attacchi per l'eliminazione della testa di ponte furono effettuati nelle ore notturne. Ora è ben noto che le azioni notturne possono essere svolte con successo solo da truppe particolarmente solide dal punto di vista morale e ben addestrate dal punto di vista tattico e tecnico. E tali si dimostrarono in quelle difficili e sanguinose azioni il 3° ed il 6° reggimento bersaglieri, il XLVII battaglione bersaglieri motociclisti, il 120° artiglieria e gli altri reparti della divisione.

Per quanto riguarda i risultati del rapido intervento della nostra divisione motorizzata e della sua vigorosa ed efficace azione sul campo di battaglia, occorre tener presente che questa azione non soltanto bloccò, per quel periodo ed in quella zona, la spinta avversaria oltre Don che avrebbe potuto assumere preoccupanti sviluppi, ma consentì anche alla 6^a armata di condurre a termine vittoriosamente la battaglia della sacca di Kalasch, nella quale vennero annientate la 62^a armata russa e parte della 1^a con la cattura di 57.000 prigionieri, 750 cannoni ed un migliaio di carri armati.

Nell'ultima decade di agosto e nella prima di settembre la 3^a divisione celere venne poi impegnata a fondo nella prima battaglia del Don.

In soli due mesi, perciò, la divisione sostenne tre grandi azioni perdendovi complessivamente 3200 uomini fra morti, feriti e dispersi, dei quali oltre 300 ufficiali, senza che i suoi impegnatissimi e provatissimi reparti subissero una diminuzione della loro solidità morale e del loro spirito combattivo.

L'ARMISTIZIO DI PAN MUN JOM

Col. di fant. Giovanni Parlato

1. - PREMESSA

Il 26 luglio 1953, con la firma dei documenti d'armistizio, è stata ordinata la cessazione del fuoco in Corea.

L'accordo raggiunto ha coronato lunghe trattative fra le due delegazioni militari, rappresentanti dei comandanti le opposte forze i quali hanno agito per conto delle rispettive autorità politiche.

Il fatto che organi militari agiscano in sostituzione dei normali organi diplomatici e politici nei rapporti fra Stati è caratteristico quando il diritto bellico subentra a quello di pace e si richiama ad una vecchia consuetudine, accettata in dottrina e normalmente seguita.

2 - POTERI DEGLI ORGANI MILITARI NELLA STIPULAZIONE DI ACCORDI INTERNAZIONALI.

I poteri di cui si valgono gli organi militari per stipulare armistizi ed altri atti giuridici sono sanciti dai Regolamenti approvati nelle Conferenze dell'Aja del 1899 e 1907. Per quanto riguarda l'Italia una norma è costituita dalla Legge di guerra, approvata con R. D. 28 luglio 1938 (1).

Gli atti giuridici, nel campo del diritto internazionale, compiuti da organi militari sono denominati « convenzioni militari ».

Tali convenzioni sono di norma concluse sui campi di battaglia direttamente dai comandanti militari ed acquistano caratteri di obbligatorietà ed efficacia, secondo il diritto internazionale, senza bisogno di ratifica; alla loro determinazione concorre la volontà delle parti contraenti con uguale possibilità di efficacia.

3. - STRUTTURA GIURIDICA DELLA CONVENZIONE D'ARMISTIZIO

Esaminiamo brevemente l'armistizio come istituto giuridico per vederne in prosieguo l'applicazione nell'accordo di Pan Mun Jom. Prendiamo a base

(1) La Legge italiana di guerra è riportata nella *Raccolta delle Convenzioni internazionali del diritto bellico terrestre, marittimo ed aereo* del col. A. Muzzioli, Ed. Barbera, Firenze, 1938, pag. 315.

della trattazione la Legge italiana di guerra anche perchè questa ha ricevuto quasi interamente il Regolamento dell'Aja del 1907.

Definizione dell'armistizio, analogia con altri istituti, organi competenti a stipulare la convenzione.

L'armistizio è definito « accordo che ha per effetto la sospensione, totale o parziale delle ostilità, a tempo determinato o indeterminato, su tutto il teatro della guerra o su parte di esso ».

Ha analogia con la sospensione d'armi e la capitolazione, ma conserva caratteri nettamente distinti da questi ultimi istituti. Infatti, la « sospensione d'armi » è definita « accordo per effetto del quale si interrompe per breve durata l'impiego dei mezzi di combattimento per provvedere ad esigenze che non interessano la condotta generale della guerra », la « capitolazione » è definita « convenzione che determina le condizioni di resa di forze operanti » di una posizione fortificata ».

L'armistizio può essere locale e generale. Tralasciamo di considerare il primo caso, ormai di eccezione per le caratteristiche della guerra moderna e fermiamo l'attenzione su quello generale. Questo trae motivo della sua grande importanza dalla premessa di natura politica che manca a tutte le altre convenzioni.

Il comandante che stipula un armistizio generale agisce per il proprio paese o per la coalizione di Stati che lo ha investito dell'autorità di comando, con tutte le conseguenze presenti e future.

La Legge italiana prescrive che qualora la convenzione dovesse portare a sostanziali modifiche nella situazione reciproca dei belligeranti oppure a stabilire preliminari per la conclusione della pace è necessario il preventivo assenso del Capo dello Stato.

Che tale assenso sia necessario non ha bisogno di commento: fin dai più lontani tempi la guerra è un fatto che origina dalla politica, uno strumento della politica per il conseguimento di uno scopo politico. Ne segue che la politica fissa le linee generali per la condotta delle operazioni, definisce gli obiettivi, apre e conclude la guerra.

L'autorità competente a concludere una convenzione di armistizio è il comandante supremo, colui cioè che è investito del comando effettivo di tutte le forze armate operanti.

Egli può trattare direttamente oppure mediante delegati; può inoltre designare i comandanti di unità che per autonomia di azione o per altre circostanze sono autorizzati in via temporanea o permanente a stipulare convenzioni.

Ai comandanti di unità isolate è concessa infine, dalla Legge di guerra, la facoltà eccezionale di stipulare con il nemico soltanto convenzioni di carattere temporaneo e locale, ai fini dell'azione militare.

Requisiti della convenzione di armistizio.

L'armistizio, come tutti gli accordi giuridici internazionali, deve essere stipulato fra soggetti del diritto internazionale, cioè fra Stati. L'armistizio è anche una convenzione militare, come tale può essere stipulato fra due enti che si trovano in istato di guerra.

Tipico l'armistizio stipulato l'11 luglio 1941 che pose termine alle ostilità fra le forze armate inglesi e quelle francesi fedeli al governo di Vichy in Siria, mentre fra i rispettivi governi non esisteva lo stato di guerra.

In questo particolare caso più che la qualifica di Stato ha rilevanza quello di belligerante. Portando al limite questo concetto, si può ammettere che un armistizio possa essere concluso nel corso di una guerra civile.

La convenzione deve risultare da atto scritto; il testo della convenzione deve garantire la uniforme interpretazione in fase applicativa.

I negoziatori, se delegati dal comandante supremo, devono essere muniti di regolari poteri. L'accertamento della qualifica in base alla quale agiscono i delegati è strettamente osservato da tutti gli Stati. Si vuole avere, in sostanza, la sicurezza di poter trattare con elementi qualificati dall'autorità legittima affinché le clausole di armistizio possano essere rispettate; tanto più che spesso la delega è fatta ad organi occasionali nelle relazioni internazionali.

La situazione può divenire delicata quando in uno Stato, in seguito all'andamento infelice della guerra, alla normale organizzazione politico giuridica se ne sostituisce un'altra.

Il vincitore, in tal caso, può trovarsi dinanzi ad un governo di fatto non ancora riconosciuto nell'ambito internazionale. Si ricorda, ad esempio, la Russia nel 1917, quando subito dopo il rovesciamento della monarchia, il governo rivoluzionario chiese l'armistizio alla Germania.

Per il governo di fatto che dimostri la capacità di impegnare la responsabilità internazionale dello Stato in cui si è costituito, la dottrina accetta i due principi tra loro collegati della continuità dello Stato, nonostante la modifica alla sua struttura costituzionale interna, e della trasmissione di responsabilità.

Clausole della convenzione d'armistizio.

In passato le clausole di un armistizio riguardano esclusivamente argomenti relativi alle forze armate ed alle operazioni di guerra; tutte le altre questioni erano regolate con i trattati di pace che di norma seguivano in un tempo relativamente breve.

Con la prima e soprattutto con la seconda guerra mondiale la convenzione di armistizio ha acquistato caratteri tali da smentire quasi la sua natura di atto provvisorio, concluso sul campo di battaglia. Alle clausole militari si sono aggiunte quelle politiche, economiche e finanziarie.

Questa evoluzione è conseguente a quella della guerra che nelle sue ultime manifestazioni ha avuto caratteri di piena totalitarità.

La Legge italiana di guerra, all'art. 80, relativamente al contenuto, si limita ad indicare che la convenzione di armistizio stabilisce:

— giorno ed ora dell'entrata in vigore delle sue disposizioni, la sua durata, e, nel caso l'armistizio sia stipulato per tempo indeterminato, il termine di preavviso per la ripresa delle ostilità;

— la situazione delle forze armate, i movimenti che queste devono e possono eseguire, l'eventuale zona neutra;

— le altre clausole dell'armistizio, ed in particolare quelle concernenti il blocco, i rapporti dei belligeranti con le popolazioni, gli approvvigionamenti, l'esecuzione di lavori, i rifornimenti di munizioni, l'uso di mezzi di comunicazione e di trasporto.

Un esempio recente della complessità e vastità di effetti che le clausole di un armistizio possono portare è dato dalla convenzione stipulata il 3 settembre 1943 fra l'Italia e le Nazioni Unite, detta di Cassibile, successivamente integrata da quella di Malta.

La prima, breve, incisiva, in 12 articoli tratta degli argomenti specificatamente militari; l'altra, in 44 articoli, completa i predetti argomenti ed aggiunge le clausole politiche, economiche e finanziarie in termini così vincolativi da cristallizzare tutta l'attività di governo e della vita nazionale.

Violazione della convenzione d'armistizio

Per l'eventuale violazione dei termini armistiziali, la legge di guerra dà facoltà al comandante locale di reagire nel modo che stima necessario in rapporto all'importanza degli atti commessi dal nemico, salvi gli ulteriori provvedimenti del comandante supremo. Solo quest'ultimo può denunciare l'armistizio o ordinare la immediata ripresa delle ostilità. E' però precisato che gli atti di ostilità compiuti dai singoli individui, di loro iniziativa, non costituiscono violazione all'armistizio. Nondimeno, l'autorità militare può esigere la punizione dei colpevoli e l'eventuale pagamento di indennità.

Effetti dell'armistizio.

L'armistizio non determina la cessazione dello stato di guerra, inteso questo come rottura delle relazioni di qualsiasi genere fra i belligeranti a causa della formale dichiarazione di guerra oppure per l'esistenza dell'*animus belli* dimostrato con atti di ostilità.

L'armistizio non è pertanto un atto definitivo che possa risolvere il contrasto d'interessi motivo della guerra; esso si colloca fra la guerra e la pace, in attesa dell'esito delle trattative che, o con l'intervento di altri Stati o con l'accettazione delle condizioni poste dal più forte, verrà a determinarsi.

Per tutta la durata dell'armistizio non si possono avere azioni di fuoco, sono invece consentite la riparazione di breccie aperte nelle opere fortificate, la costruzione di nuove opere, il rafforzamento di linee difensive, l'afflusso di nuove unità sul campo di battaglia. Pur essendo ammesse nella pratica inter-

nazionale queste attività sono tuttavia condizionate agli accordi in merito conclusi fra gli stipulanti l'armistizio.

Commissioni d'armistizio.

D norma la convenzione dà vita ad una commissione d'armistizio di cui la parte che prevale si serve per controllare l'esecuzione delle clausole.

A detta commissione si contrappone una delegazione, nominata dalla parte che soccombe (1).

Conclusioni sulla convenzione di armistizio.

Delineate sommariamente le caratteristiche della convenzione d'armistizio secondo il diritto bellico vigente, tenuto conto dei numerosi armistizi conclusi in Europa negli ultimi cento anni e, precisamente, a cominciare da quello di Salasco (1848), si possono fare alcune considerazioni:

a) La norma internazionale, come quella italiana, mentre richiede specifici requisiti formali per la validità della convenzione non vincola sul contenuto, riconoscendo in tal modo la possibilità di introdurre clausole nel testo dell'accordo che si adattino alle diverse circostanze.

b) Ciascun armistizio, con le sue clausole, rispecchia il tipo di guerra che lo determina. Quando la guerra diviene totalitaria ed a sfondo ideologico, come la seconda mondiale, il documento che pone praticamente fine alle ostilità si presenta estremamente vincolativo per la parte che soccombe; nelle sue linee generali si possono intravedere, di massima, le condizioni del successivo trattato di pace.

c) L'armistizio, che in teoria prevede la negoziazione delle clausole fra i belligeranti, in pratica si realizza con l'imposizione della volontà della parte che prevale, restando all'altra solo l'obbligo di accettare. La clausola, ad esempio, della possibile denuncia bilaterale della convenzione, che è esistita sino alla fine della prima guerra mondiale, non è più considerata negli armistizi che conclusero la seconda.

d) Con l'inclusione di clausole politiche, economiche e finanziarie l'armistizio ha cessato di essere uno strumento nelle mani dei generali per divenire strumento quasi esclusivo dei governanti, acquistando un colorito spiccatamente politico che prima non aveva.

(1) Un chiaro esempio ci è dato dall'armistizio di Villa Incisa (24 giugno 1940) con gli articoli che si riportano:

« Art. 23. Una commissione italiana d'armistizio, alle dirette dipendenze del Comando Supremo Italiano, sarà incaricata di regolare e controllare, sia direttamente, sia per mezzo dei suoi organi, l'esecuzione della presente convenzione d'armistizio ».

« Art. 24. Una delegazione francese è incaricata di far presente i desideri del proprio Governo relativi all'esecuzione della presente convenzione e di trasmettere alle autorità francesi competenti le disposizioni della Commissione italiana d'armistizio ».

4. - PRESUPPOSTI DELL'ARMISTIZIO DI PAN MUN JOM.

Gli avvenimenti hanno avuto tanto ampia divulgazione dalla stampa che sarà sufficiente compendiarli brevemente.

Le trattative per un armistizio in Corea cominciarono esattamente un anno dopo l'inizio del conflitto, a seguito di un radiodiscorso del delegato sovietico all'O.N.U. (23 giugno 1951). Il primo incontro fra le due delegazioni avvenne il 10 luglio successivo ed il 26 dello stesso mese fu fissato in cinque punti l'accordo sull'ordine dei lavori:

- 1° - determinazione dell'agenda;
- 2° - determinazione della linea armistiziale;
- 3° - organizzazione del controllo della tregua;
- 4° - accordo per lo scambio dei prigionieri;
- 5° - formulazione delle raccomandazioni da rivolgere ai rispettivi governi per il ritiro di tutte le truppe straniere e per una sistemazione del problema politico coreano.

Superate dopo due anni di proposte e controproposte le difficoltà per concordare sui cinque punti predetti, l'intervento del Presidente Sud-Coreano per condizionare la sua adesione all'armistizio minacciò di frustrare tutto il lavoro concluso.

Il vecchio Presidente chiedeva:

- 1° - validità dell'accordo limitato a tre mesi e se in questo periodo di tempo la conferenza politica per la Corea non avesse raggiunto il successo, ripresa delle ostilità;
- 2° - ritiro immediato di tutte le truppe straniere dalla Corea;
- 3° - patto di mutua difesa fra Stati Uniti e Corea meridionale da stipularsi prima dell'armistizio.

Seguirono altre trattative non meno aspre delle precedenti la liberazione di parte dei prigionieri nord-coreani ed alla fine l'armistizio fu firmato.

Dallo sviluppo delle lunghe trattative fra le delegazioni dell'O.N.U. e Cino-nordisti emerge il carattere dominante dell'accordo: le due parti trattano alla pari, manca cioè colui che fa prevalere la sua volontà nel determinare le clausole dell'armistizio, conseguenza di un equilibrio sul campo di battaglia, non potuto o non voluto rompere da una delle parti stesse. Si ripete il caso degli armistizi firmati a Rodi, fra il febbraio e il luglio 1949 e conclusi con la mediazione dell'O.N.U., nella persona del dott. Bunche, fra Israele ed i Paesi Arabi ed ancora vigenti.

5. - CARATTERI STRUTTURALI E CLAUSOLE DELLA CONVENZIONE.

La convenzione di Pan Mun Jom consta di un preambolo e di 5 articoli (parti) con un complesso di 63 paragrafi.

Nel preambolo sono citate le parti contraenti (comandante supremo dell'esercito popolare coreano, comandante dei volontari del popolo cinese, co-

mandante in capo del Comando delle Nazioni Unite); è specificato lo scopo di stipulare un armistizio « destinato ad assicurare la completa cessazione delle ostilità e di ogni attività armata in Corea fino al raggiungimento di un accordo pacifico »; è precisato che « le condizioni e i termini (dell'accordo) intendono rivestire un carattere puramente militare e riguardante quindi i soli belligeranti in Corea ».

Con l'art. I sono definite: la linea di demarcazione militare e la zona smilitarizzata; le limitazioni poste a militari e civili per l'attraversamento della linea di demarcazione e della zona smilitarizzata, la responsabilità dell'amministrazione civile e dell'assistenza nella zona smilitarizzata ripartita fra il Comando delle forze delle Nazioni Unite (a sud della linea di demarcazione) e fra i comandanti degli eserciti cinese e coreano (a nord della linea); la completa libertà di movimento nella zona smilitarizzata per la commissione militare d'armistizio e per la commissione di controllo delle Nazioni neutrali.

Con l'articolo II sono stipulati gli accordi per la cessazione del fuoco e per l'armistizio.

In particolare sono prescritti: la cessazione del fuoco dodici ore dopo la firma della convenzione; il ritiro, entro 72 ore dall'entrata in vigore della convenzione, di tutte le forze militari, rifornimenti ed equipaggiamenti dalla zona smilitarizzata; la notificazione dei campi minati, delle demolizioni, degli sbarramenti di filo spinato e degli altri ostacoli per il normale movimento del personale della commissione militare d'armistizio.

L'attività per eliminare gli ostacoli predetti dovrà essere compiuta entro 45 giorni; dopo tale termine nessun militare delle forze belligeranti potrà accedere nella zona smilitarizzata.

Il ritiro delle forze militari e dei relativi depositi dalle retrovie e dalle isole costiere attribuite alla parte opposta dovrà avvenire entro dieci giorni dall'entrata in vigore della convenzione.

E' vietato inviare in Corea personale militare di rinforzo; è però consentita la rotazione delle unità e del personale. Il rimpiazzamento di dette unità dovrà effettuarsi sulla base di un uomo contro un uomo per un massimo di 35.000 persone al mese.

Analogamente è vietato introdurre in Corea aerei da caccia, carri armati, armi e munizioni di rinforzo; è tuttavia consentito che gli aerei da caccia, i carri armati, le armi e le munizioni « distrutti, danneggiati e consumati durante il periodo dell'armistizio » possano essere sostituiti sulla base di un pezzo contro un pezzo della stessa capacità e dello stesso modello. Per effettuare le suddette sostituzioni dovranno essere presentati alla commissione militare di armistizio ed alla commissione di controllo delle nazioni neutrali rapporti relativi a ciascun invio di tali materiali.

Sia il rimpiazzamento degli uomini sia quello dei materiali dovrà effettuarsi esclusivamente attraverso i porti di accesso menzionati nella convenzione stessa e sono: Inchon, Taegu, Fusan, Kangnung, Kunsan per il terri-

torio controllato dal comando delle Nazioni Unite e Sinuiju, Chongjin, Hungnam, Manpo, Sinanju per il territorio controllato dagli eserciti coreano e cinese. Presso ciascun dei porti predetti vi è dislocato un gruppo d'ispezione della commissione di controllo delle nazioni neutrali.

Con l'articolo II sono inoltre disposte la costituzione della commissione militare d'armistizio, della commissione delle nazioni neutrali, già citate, nonché la composizione, le funzioni e le competenze.

Nell'articolo III sono contenuti gli accordi relativi ai prigionieri di guerra. La materia è particolarmente analizzata e descritta.

Prima precisazione è quella che disciplina il rimpatrio, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore dell'accordo armistiziale, di tutti i prigionieri che ciascuna delle parti detiene e che «insistono di venire rimpatriati». La precedenza è data agli ammalati e feriti.

Segue l'impegno assunto dalle parti di non impiegare in atti di guerra, nel conflitto coreano, nessun prigioniero di guerra rilasciato e rimpatriato subito dopo l'entrata in vigore dell'armistizio.

I prigionieri che rifiutano il rimpatrio devono essere consegnati ad una commissione neutrale composta dai rappresentanti di Svezia, Svizzera, Polonia, Cecoslovacchia ed India entro lo stesso termine di due mesi. L'India deve provvedere al personale per il presidente della commissione.

Nei tre mesi successivi alla presa in consegna, i prigionieri potranno essere illuminati sul loro diritto di rimpatrio in piena libertà ad opera di sette rappresentanti inviati da ciascun paese interessato per ogni mille prigionieri.

Le disposizioni relative ai prigionieri di guerra sono completate con quelle riguardanti i rifugiati civili. Infatti, i civili che alla data del 24 giugno 1950 risiedevano a nord della linea di demarcazione militare stabilita dall'armistizio possono ritornare in patria con l'assistenza delle autorità militari delle Nazioni Unite. Con uguale diritto quelli che all'inizio delle ostilità risiedevano a sud della citata linea possono ritornare in patria con l'assistenza delle autorità militari nord coreane e cinesi.

Nell'articolo IV è contenuta la raccomandazione ai governi. Testualmente recita: «Allo scopo di assicurare la soluzione pacifica della questione coreana, i comandanti militari di entrambe le parti raccomandano ai governi dei paesi interessati di entrambe le parti che entro tre mesi dalla firma dell'accordo d'armistizio e dalla sua entrata in vigore, una conferenza politica ad alto livello di entrambe le parti sia svolta per risolvere, mediante negoziati, le questioni del ritiro di tutte le forze straniere dalla Corea, la soluzione pacifica della questione coreana, ecc. ».

Nell'articolo V sono previste le norme per emendamenti ed aggiunte all'accordo d'armistizio, l'ora ed il giorno dell'entrata in vigore della convenzione, nonché il luogo di stipulazione (Pan Mun Jom), le lingue usate per la redazione dell'accordo e l'uguale validità dei tre testi (inglese, coreano e cinese).

6. - CONSIDERAZIONI.

Come già accennato, l'accordo di Pan Mun Jom costituisce uno dei pochi esempi in cui le due parti che concludono la convenzione stanno sulle stesse condizioni di parità; conseguenza della stasi operativa e della mancata rottura di equilibrio ad opera di una delle parti.

Elementi caratteristici della convenzione risultano i seguenti:

Linea di demarcazione militare

Si sviluppa lungo le posizioni occupate dagli avversari eserciti al momento della stipulazione dell'armistizio. A nord ed a sud di essa, per una profondità complessiva di quattro chilometri, si estende la zona smilitarizzata.

Questa clausola si trova normalmente in tutti gli armistizi precedenti.

Condizioni della tregua

Singolare, e che non sembra abbia precedenti, è la facoltà di sostituire aerei da caccia, carri armati, armi e munizioni che risultano distrutti, danneggiati e consumati durante il periodo armistiziale. Si tratta, evidentemente, di mezzi che — nel predetto periodo di armistizio — saranno impiegati per scopi addestrativi, non potendosi giustificare altrimenti l'uso dei materiali citati.

La facoltà è comunque circondata da vincoli cautelari e di controllo ad opera di elementi neutrali.

Scambio reciproco dei prigionieri.

Da notare che questa clausola è sempre presente negli armistizi del secolo scorso e della prima guerra mondiale. Manca invece l'obbligo della reciprocità nelle convenzioni stipulate alla fine della seconda guerra mondiale.

L'armistizio di Pan Mun Jom per le sue caratteristiche generali doveva inevitabilmente prevedere lo scambio reciproco dei prigionieri di guerra. Ma anche in questo caso esiste il fatto nuovo, eccezionale, determinato dal rifiuto opposto da una aliquota di prigionieri in mano delle forze delle Nazioni Unite di ritornare nelle località di residenza. Da qui il colore politico che ha influenzato le trattative rendendole lunghe e laboriose.

Raccomandazione ai Governi.

Anche questa clausola rivela l'ingerenza della politica nell'accordo. Clausole di carattere politico sono contenute negli armistizi che determinarono la cessazione delle ostilità nella seconda guerra mondiale, ma questa raccomandazione fatta dai comandanti delle avverse forze ha qualcosa di veramente originale. Il fatto che i comandanti militari invitino le Autorità politiche per un accordo che possa definire la guerra presenta motivi di incomprensione, se non si ricordano le cause del conflitto, gli scopi dei belligeranti e la volontà pubblicamente espressa dalle parti di giungere ad una conclusione.

L'armistizio di Pan Mun Jom conferma, con la varietà ed originalità di alcune sue clausole, che difficilmente si trovano nella storia due convenzioni armistiziali, conseguenti a guerre diverse, con caratteristiche di similarità. Ad ogni guerra, infatti, corrisponde un proprio armistizio che ne rispecchia integralmente lo sviluppo ed i risultati.

Come atto giuridico la convenzione di armistizio deve conservare, pertanto, ampia libertà agli stipulanti per la trattazione delle clausole che ne costituiscono il contenuto, mentre restano anche nel tempo pressochè invariate le caratteristiche formali.

RECENSIONI

Il « vero segreto » di re Carlo Alberto, Cesare Spellanzon — Firenze, Editore Parenti, 1953, L. 1.500.

Questo volumetto, di una sessantina di pagine di testo, oltre altrettante di appendici, è un « saggio » di una collana di cultura moderna, che l'A. qualifica « discussione critica » e che, in sostanza, costituisce un attacco a fondo alla figura storica di Carlo Alberto, con affermazioni e deduzioni che noi consideriamo fantastiche ed, in ogni caso, di dubbia base storica.

Non è invero un caso nuovo di leggere più o meno acri requisitorie contro l'azione del Re nel quadro della prima guerra del Risorgimento. Accuse di ogni genere sono state lanciate contro Carlo Alberto, forse perchè era un Re, specialmente dai mazziniani ed in genere dai rivoluzionari del suo tempo; ma un giudizio tanto acre, come quello nel quale oggi c'imbattiamo, consacrato nelle pagine del volumetto dello Spellanzon, confessiamo di non avere mai rilevato in tanto ampia bibliografia demolitrice.

E' passato ormai più di un secolo dai memorabili avvenimenti del 1848-49 e gran parte di tutte quelle accuse e di tutti quei rimproveri la Storia — quella vera, obiettiva e serena — ha fatto da tempo giustizia. Purtroppo ora sembra che la cosiddetta *cultura moderna*, che in sostanza intende per critica la demolizione di ogni gloriosa tradizione patriottica, riprenda ad infirmare non soltanto gli atti compiuti dagli attori di quell'epoca, ma a divinare, per condannarli, le stesse loro intenzioni.

Il libro in esame costituisce, proprio, uno dei più caratteristici esempi di tale fenomeno; poichè in esso si pretende di divinare per condannarli, s'intende, non soltanto l'opera di Carlo Alberto, ma ancora le sue più segrete intenzioni nell'organizzazione e nel compimento di essa.

L'A. aveva già, qualche anno fa, affermato in una sua opera storica di avere scoperto « il vero segreto » del Re, segreto che avrebbe determinata la condotta della guerra nel 1848 ed, a sostegno del suo asserto, aveva esibito una prova incontrovertibile; prova documentata e soprattutto di carattere ufficiale: un ordine cioè del Re. Vi fu chi contestò il valore della scoperta e vi fu chi ne discusse con l'A. medesimo, formulando ampie riserve.

Poichè lo Spellanzon ha considerato « insufficientemente ponderate » le argomentazioni dei suoi valenti contraddittori, dichiara ora di riprendere l'argomento di bel nuovo per confutarle con maggiore efficacia.

Premettiamo, per meglio comprenderne la portata, i fatti ai quali si riferisce la questione.

Carlo Alberto, perduta la battaglia di Custoza, come è noto, decideva di ritirarsi verso i piani lombardi, ben resistendo alla pressione austriaca. Era saggio consiglio, non potendo per la loro estensione difendere contro le forze soverchianti nemiche le linee dell'Oglio e dell'Adda, condurre il movimento per la destra del Po: al coperto, cioè, da questo grande ostacolo ed, appoggiandosi alle piazzeforti di Piacenza e di Aless-

sanaria, tentare delle azioni controffensive contro il fianco del Radetzky che avanzava. Questa direttiva, razionale secondo i dettami dell'arte della guerra, aveva proposto appunto il Re al generale Bava, che, per le precarie condizioni di salute e di spirito del Sovrano « oppresso di fatica di affanno e di febbre », come lo stesso Bava ed il generale tedesco W. Hassen testimoniano, era divenuto il vero conduttore della ritirata, ed al quale il Re « annuiva senza osservazioni » (1).

Ma Carlo Alberto non accettò il consiglio: « No! No! Voglio si corra a soccorso dei bravi Milanesi e si combatta insieme l'esercito nemico »: la città, per quanto mi venne assicurato, e provvista di viveri e di munizioni da guerra, vi si fecero opere di difesa, noi le perfezioneremo e la vittoria tornerà con noi ».

Il Bava « ammutolì » davanti a siffatto slancio cavalleresco che nelle difficoltà della situazione assumeva sapore eroico; s'inchinò al volere del Re e diede le disposizioni per la partenza.

Astro che slancio cavalleresco, proclama lo Spellanzon, qui sta il vero segreto dell'insincero Coronato! Ve ne darò la prova inequivocabile!

« Carlo Alberto intendeva ottenere dalle popolazioni della Lombardia e dei Ducati il voto plebiscitario di unione e quindi gli sarebbe occorso un bel fatto d'armi dopo di che la diplomazia inglese avrebbe regolato ogni cosa ». Così il Re avrebbe preferito la direzione militarmente assurda di Milano per la ritirata, non per soccorrere e difendere insieme al popolo la capitale lombarda, ma per impedire che la guerra già perduta dall'esercito sardo nel Quadrilatero, si trasferisse sul piano popolare e soprattutto — ma questa affermazione! — per impedire che il popolo delle Cinque Giornate rinnovasse quel generoso sforzo contro l'Austriaco, che valse a cacciare il presidio straniero dalla città e che ora avrebbe, sulle rinnovate barricate cittadine, avuto ragione dell'intero esercito del Maresciallo vittorioso. Il Re quindi, secondo lo Spellanzon, sarebbe andato a Milano non per combattere una nuova battaglia insieme al popolo, ma per impedire, occupando con le proprie forze che esso manifestasse il desiderio di battersi e vi si apparecchiasse, e, poscia, dopo un simulacro di resistenza, alla pressione nemica sotto le mura cittadine, il Re intendeva capitolare per consegnare Milano, nientemeno, che al nemico!

Volete la prova, dice il nostro A., di questa perniciosa intenzione del « Bom Coronato » che, più che combattere contro Radetzky voleva combattere i repubblicani di Milano? Eccola: l'ordine a firma del Capo di S. M. dell'esercito, generale Salasco, inviato a Milano il 3 mattino al comandante della piazza di Piacenza:

« Il Re vuole che la 1^a divisione, se già non si trovasse a Casal S. Giovanni o Stradella, vi sia avviata domani 4 (agosto) onde giungere il 5 a Pavia ed il 6 riunirsi costà al rimanente della armata ».

Per comprendere quest'ordine, è necessario sapere che il generale D'Aix di Sommariva, comandante della 1^a divisione che sulla linea dell'Adda costituiva l'estrema ala sinistra dell'esercito schierata nell'angolo formato dall'Adda alla sua confluenza con il Po avendo il nemico gettato un ponte a Crotta d'Adda e temendo di essere tagliato fuori dal resto dell'armata, aveva il 1^o agosto di sua iniziativa passato il Po e si era recato a Piacenza. Il Brucherio, comandante della Piazza, aveva riunito un Consiglio di guerra per stabilire quale impiego dovesse avere questa inaspettata divisione. Il Consiglio ritenne di poterla impiegare a difesa dell'Appennino, ma di fronte al fermo avviso del D'Aix, che voleva partire subito per riunirsi all'armata, venne rimandato al giorno

dopo senza concludere e si sarebbe ancora riunito, se non fosse arrivato l'ordine predetto. La divisione partì subito ed a sera giunse a Stradella, quindi, avvertita che Pavia era già occupata dal nemico, si arrestò e più non mosse.

Ciò premesso, ecco l'interpretazione dell'ordine fatta dal nostro autore.

Quest'ordine — egli dice — è stato dato dal Re al Salasco suo fido collaboratore e partecipe dei segreti sovra i suoi atti quando, alla conoscenza dello Stato Maggiore il 3, della vigilia della battaglia di Milano, si poteva come il Re avesse già deciso, prima di battersi, di abbandonare la città e che egli intendeva capitolare, consegnare la città al Radetzky, raggiungere la 1^a divisione a Pavia e ritirarsi al Ticino.

Non possiamo fare a meno, per ammantare la fantasia dell'A., di rimanere stupiti e siffatte conclusioni, però, in parte se le spaghiamo. Lo Spellanzon non è un militare, ignora perciò la tecnica degli ordini militari e non ha dimestichezza con il servizio di S. M. che se fosse del mestiere certamente non le avrebbe formulate. Occorre, però, premettere che egli non doveva alterare il testo dell'ordine, dove è detto che era la divisione che il 6 doveva riunirsi al rimanente dell'armata e non questa alla divisione. Non è la stessa cosa.

Lo Spellanzon, se fosse un militare, edotto perciò dei procedimenti operativi, avrebbe certamente appreso dai testi di arte della guerra che « una grande unità è riunita quando tutti gli elementi che la costituiscono possano darsi reciproco e tempestivo appoggio, quando tra essi la cooperazione sia possibile » ed avrebbe anche saputo che la riunione non equivale all'agglomerazione o alla concentrazione delle forze. Conseguentemente, nessun elemento dell'armata doveva rimanere isolato, a la merce del nemico ed ecco perché il Capo di S. M. Salasco, che sa il suo mestiere, chiama a sé la 1^a divisione, che si era d'iniziativa allontanata, e l'avvicina al grosso, in tanto quanto era possibile negli stretti limiti di tempo disponibili, per metterla in condizione di partecipare alla manovra in corso e quindi per riunirsi al grosso.

Ed, infatti, l'ordine del 3 è preceduto da quello del 2, riportato dal Pieri, ove è detto: « aspetti ordini ». La divisione, quindi, non sarebbe rimasta immobile a Pavia, come crede il nostro A., ad aspettare il grosso in ritirata, località aperta ed inadatta a difesa; ma avrebbe preso parte alla manovra offensiva, quale era quella iniziata dal Re con la marcia su Milano, a momento opportuno.

Sarebbe stato, d'altra parte, dal punto di vista operativo, assurdo dare ad un'importante aliquota della massa che opera offensivamente una missione di difesa passiva in una direzione eccentrica alla linea di operazione ed anche alla e attuale linea di ritirata, aliquota poi, quale era la 1^a divisione, direttamente minacciata dalla massa prevalente nemica che, passato l'Adda alla Crotta, procedeva nella direzione di nord e di ovest.

Essa, quindi, sarebbe stata impiegata ai fini della manovra generale dove e come non era ancora, il 3 mattino, prevedibile e precisabile. E la 1^a divisione è, infatti, a Pavia perfettamente in grado di cooperare con il resto delle grandi unità alla manovra, perché l'armata è riunita.

La divisione a Pavia dista da Milano 34 chilometri, vale a dire una tappa ordinaria esigibile comodamente in 7 ore. Nella stessa giornata, quindi, la divisione poteva arrivare sul campo di battaglia e partecipare efficacemente alla lotta. Giungendo il 5 a Pavia, essa era da considerarsi già riunita al grosso nel senso operativo e se l'ordine Salasco prevede il 6, è calcolo prudentiale, in questo caso assai opportuno; sia perché non si sapeva esattamente ove il generale D'Aix si trovasse quando avrebbe ricevuto l'ordine,

(1) WULFSEN: *La campagna d'Italia nel 1848*

sia perchè occorreva tener conto della fatica alla quale sarebbe stata sottoposta la truppa per eseguire quella lunga tappa e giungere fresca sul campo di battaglia.

Ma vi ha di più. Ci domandiamo fu proprio il Re a dare quell'ordine o piuttosto fu il Salasco d'iniziativa, come del resto era di sua competenza, emanarlo ed informarne dopo il Re?

Per lo Spellanzon non vi può essere ombra di dubbio che sia stato il Re; ma per uno dei « mestiere » così non è; anzi, indubbiamente l'ordine venne comunicato al Re dopo che era stato spedito; perchè tutti i Comandi ed i Corpi erano in quel drammatico mattino in movimento dal fronte S. Angelo Lodi a Milano. E la formula « il Re vuole », con la quale comincia l'ordine, non costituisce prova che esso sia dato personalmente dal Re; perchè tutti gli ordini si danno in guerra in nome e d'ordine del Comandante in Capo ed il Re era tale.

Nel caso particolare, poi, come si è già accennato, era il Bava che effettivamente dava gli ordini in nome del Re; se il Salasco non l'avesse pensato personalmente, l'ordine riguardante la 1^a divisione l'avrebbe concordato col Bava o l'avrebbe da questi ricevuto; mai dal Sovrano nelle condizioni fisiche note.

All'ultima constatazione dello Spellanzon per provare che la capitolazione era considerata e decisa indipendentemente dai risultati di essa, e cioè che l'ordine aveva preceduto la battaglia, risponderemo semplicemente che la capitolazione fu la conseguenza logica della nuova situazione derivata dai risultati stessi.

La battaglia, impegnata il 4 agosto dagli Austriaci, fu una vera sorpresa per il Comando sardo. Come afferma lo stesso Willisen, non certo tenero per la condotta delle operazioni piemontesi, essa aumentò la « confusione e lo sbigottimento » nel Comando stesso e quando si pensa che Carlo Alberto per tutta la giornata e sino a notte avanzata si espose al fuoco nemico in prima linea, in mezzo ai suoi soldati incurandoli e si ritirò dietro le insistenti premure dei generali, è assurdo sostenere che il Sovrano avesse avuto l'intenzione di abbandonare Milano prima della battaglia.

E' logico che un comandante che ha un *segreto gioco* da attuare per cavarsela con un minimo di rischio da una assai critica situazione politico-militare, non si espone per un'intera giornata in prima linea febbricitante e si ritira quando ormai non è più dubbio l'esito della lotta!

Fu la sorpresa subita con le sue conseguenze a determinare la decisione del 5 agosto. Carlo Alberto con il suo slancio patriottico era corso a Milano, sicuro anzitutto di riorganizzarvi le proprie truppe; ma purtroppo era stato ingannato sulla reale efficienza difensiva della città e soprattutto sullo stato d'animo della popolazione e sulle reali misure di organizzazione militare prese da quel Governo Provvisorio.

Egli trovò invece che la città non era stata preparata militarmente, che non vi erano armi e meno ancora munizioni, per cui si poteva disporre soltanto della dotazione individuale del soldato; che il popolo nè materialmente e meno ancora moralmente era stato preparato a sostenere una qualsiasi lotta armata e tanto meno contro un esercito vittorioso e strapotente per numero e per organizzazione. Milano non era affatto una base sulla quale l'esercito potesse contare per reintegrare le larghe deficienze prodotte dalla difficile ed avversa campagna di guerra, mancando di viveri e di risorse. Carlo Alberto, rilevando tutto ciò, constatando che la popolazione era in preda al panico e che le difese erano soltanto nelle chiacchiere degli avvocati e dei politici di quel Governo Provvisorio che si era più occupato di organizzare comizi che soldati, sconfortato dall'aspetto tetro e silenzioso offerto dalla città all'arrivo delle sue truppe, accolte

senza entusiasmo, comprese che la situazione era insostenibile e che urgeva riprendere la ritirata al Ticino. E riunì un Consiglio di guerra. Fu il Consiglio che, ad unanimità, propose al Re, dopo approfondito esame tecnico, l'immediata ritirata.

Occorreva, però, non abbandonare i Milanesi alla prevedibile vendetta dell'Austriaco per l'affronto subito con le Cinque Giornate e ciò si sarebbe potuto ottenere soltanto facendo precedere la ritirata da una capitolazione che riguardasse soltanto la città e questa soluzione il Consiglio propose al Re che l'adottò.

L'A. non esita a dare la colpa al Re della catastrofica situazione. Carlo Alberto fu l'artefice della sua sconfitta sotto le mura di Milano! Se egli fosse stato meno ostile alle formazioni volontarie e le avesse convocate tutte a Milano, invitandole a combattere a fianco del suo esercito, il 4 agosto sarebbe stata una vittoria e l'Austriaco distrutto! Ed esclama: a Bergamo vi era Garibaldi in armi!...

Sì, a Bergamo vi era Garibaldi con un paio di migliaia di volontari pensosamente raccolti, mal vestiti, malissimo armati e Garibaldi non era ancora l'Eroe dei due Mondi, ma un semi ignoto avventuriero, anche per lo stesso Mazzini. Tuttavia fu chiamato a Milano per combattere al fianco dei Sardi; ma, giunto il 4 a Monza si fermò; poi volse su Como, urtò in un corpo nemico a Morazzone, i suoi si sbandarono ed egli con un piccolo gruppo di superstiti varcò il confine svizzero.

Altrettanto fece allo Stelvio il D'Apice; Griffini con qualche centinaio di volontari da Brescia si affrettò anch'esso a sconfinare e Durando e Manara con qualche migliaio di uomini finirono per riparare in Piemonte.

Non era certamente con siffatti elementi che l'esercito sardo sarebbe diventato prevalente sul poderoso strumento di guerra del Radetzky, che contava non meno di 70.000 agguerriti combattenti.

Dopo quanto si è detto si può concludere ora sul valore storico del famoso documento. Esso è talmente chiaro da non consentire « interpretazioni contrastanti »; ci sembra, invece, che costituisca la prova più esauriente avverso alla tesi del nostro A. Il suo vero valore storico? L'eco di un modesto ordine operativo, concepito e firmato dall'organo tecnico competente — il Capo di S. M. — con e per regolamento recitato quasi certamente da un modesto ufficiale subalterno o da un provetto sottufficiale scritturale del Comando. Cade, così, la fantasiosa scoperta del « vero segreto »: chè segreto di sorta il documento non contiene, nè nasconde: la ritirata su Milano fu decisione sincera di Carlo Alberto, realmente detta come realmente pensata.

Non discuteremo con l'A. sulle pagine che seguono, nelle quali, con frequenti richiami alla tesi — « premeditata, presunta doppiezza del Re » — si esamina l'azione di lui nel campo politico; ci porterebbe lontano.

Segue, poi, un secondo capitolo intitolato a Carlo Cusani, nel quale si tratta « l'ultimo retroscena della politica sabauda » nei rapporti intercorsi tra la Corte subalpina ed il Governo Provvisorio di Lombardia. In essi, nulla di nuovo di quanto da tempo è noto e nulla, quindi, di importante.

Concludiamo, perciò, affermando che la tesi dell'A. è infondata e ci schieriamo, quindi, tra gli assertori convinti dell'onestà di propositi e della cavalleresca generosità di Carlo Alberto in tutte le fasi del suo intervento nel primo atto decisivo del nostro Risorgimento.

Avremmo certamente desiderato che lo Spellanzon avesse interpretato tanto drammatici avvenimenti con serena obiettività, quale abbiamo rilevata negli altri suoi scritti e ci sembra strano come egli, dopo tutto quello che ha scritto in questo libretto, protesti

di non vo' ere negare, ne m'innazzare il valore dell'intervento del Re. Con le conclusioni alle quali egli giunge, non soltanto distrugge tutto il valore, grandissimo, invero, di tale intervento, ma offende una delle più chiare figure del patrio Risorgimento; una figura che seppe sacrificare per l'indipendenza d'Italia la Corona!

Non scrisse qualche anno dopo Giuseppe Mazzini a Vittorio Emanuele: «Sire, io non amai vostro Padre; ma quando lo vidi dopo Novara sdegnar la Corona ed incamminarsi volontario all'esilio, lo rispettai?»

E saremmo stati ben lieti se anche, sull'esempio del Maestro, lo Spellanzone lo avesse rispettato.

P. MARAVIGNA

Occidente in pericolo. Ugo Lattanzi. — Bologna, Ed. Cappelli, 1953, pp. 390, L. 1000.

Nell'ultimo cinquantennio molti sono stati i filosofi che hanno cantato il «requisiem» all'Europa.

Così per Merckowski qualcosa del vecchio continente volgeva alla fine. Il manito post-atlantico, e per Unamuno il cristianesimo, per Berdiaev il periodo del Rinascimento, per Fried il capitalismo.

Poi venne Spengler, il quale identificò la causa della decadenza europea nella modernità dell'epoca — tutta tecnica e meccanica — nella ingordigia edonistica nella negazione di un'idea forza in un senso gerarchico e morale. Nell'atmosfera concitata del dopoguerra, pregna di fatalismo disperato ed anarchico, Spengler enunciando un grandioso relativismo della storia, travolgeva di colpo tutti gli ideali umanitari e progressisti del mondo borghese e proclamava l'ineluttabile destino delle civiltà destinate a sparire. Il suo fu un annuncio tremendo, ma pure nella tragica visione di una catastrofe imminente, il mondo scorre nel libro *Il tramonto dell'Occidente* i germi di una morale nuova, gli accenni a una possibile rinascita, magari nel ritorno ad un'età cesarea. Insomma Spengler pur avendo agitato idee che accendevano la fiamma della distruzione, aveva fatto intravedere all'Europa la via della salvezza.

Meno ottimista del pensatore tedesco apparve il Keiserling, estone, il quale sulle orme di Roland e di Unamuno, prospettò la crisi europea come un problema di vita interiore. Le forze telluriche si sarebbero scatenate in Europa nel secolo XVIII e nel 1914 avrebbero preso il sopravvento, essendosi le norme della terra con tutti gli appetiti e i magenti, sovrapposte a quelle dello spirito. Così l'Europa sarebbe andata ripaganizzandosi e obbedendo soltanto al cosiddetto «sangue vitale» si sarebbe cristianizzata, per la disumanizzazione. Solamente una era soggettivistica, quale potrebbe essere affermata da minoranze di apostolato da purissime comunità di eletti potrebbe soppiantare la nostra età obbiettivistica.

Motivi consimili, anche se spinti a conclusioni estreme, agitarono il Guenon per il quale l'Occidente sarebbe giunto agli sgoccioli di un ciclo storico in corrispondenza con la fine di un ciclo cosmico e l'umanità vivrebbe in un'età oscura e disolosa da quando è cominciata la disgregazione della cristianità. Affermando sempre più la superiorità dell'assoluta contemplazione, l'Occidente si sarebbe suicidato, e ad esso avrebbero inerte e indifferente i mortali la morale laica e la convinzione che le circostanze economiche siano i soli determinanti degli avvenimenti del mondo.

Passano gli anni e con la dolorosa esperienza di un altro conflitto. Walter Schubart ammonisce ancora: l'Europa è sul baratro, il crollo dell'Occidente è inevitabile. N

razza o una cultura muore sotto i nostri occhi, ma un'era, l'era prometeica. Per Schubart, infatti, l'Europa ha visto passare sulle sue terre due ere nell'ultimo millennio: la gotica e la prometeica. La prima incarna il prototipo dell'uomo armonico, che volge lo sguardo in alto, nella contemplazione dell'eterno, dimentico del paesaggio terreno; l'altra incarna il tipo eroico, l'uomo nuovo che rivolge lo sguardo alle cose terrene, e non più verso altezze infinite. Ebbene sulla civiltà prometeica incombe il fosco nembo del fato, l'Europa è sospinta verso la catastrofe più sanguinosa. Ma già balena all'orizzonte la tenue aurora di un mondo nuovo: si annuncia l'era giovannea in cui il prototipo messianico plasmerà l'uomo. Il quale avrà tratti affini a quello dell'età gotica e la venererà ed ammirerà per quanto era disprezzata ed odiata dall'uomo prometeico. Soltanto questo tipo di uomo che possederà in sommo grado lo spirito dell'accordo, dell'amore, della conciliazione potrà ridare all'Europa l'anima.

Anche in Schubart, come in Spengler, proposizioni di desolato pessimismo si stemperano in motivi d'ispirazione messianica, ma la luce cui essi accennano resta aspirazione ideale e perenne d'una Europa inquieta.

Il solito contrasto resta alla base del libro che presentiamo, dove l'indagine propria del filosofo lascia il posto a una precisa opera di ricerca. Per l'A. il pericolo che incombe sull'Europa è di duplice natura: interno ed esterno. Il primo dato dalla spaventosa concezione materialistica della vita nell'uomo e nel mondo, accentuato il secondo dall'incessante procedere del marx-leninismo. Di qui una serrata requisitoria contro questa dottrina, condotta con il metodo documentaristico, con sistema cioè di far parlare i suoi avversari — Lenin e Stalin, soprattutto — per dimostrare le proprie tesi.

Ma le conclusioni a cui giunge non si distaccano molto da quelle enunciate dagli scrittori precedenti.

In questa fase storica così ricca di sviluppi futuri, altri ancora verrà a ripeterci il terribile annuncio e a infondere all'uomo europeo motivi di speranza o di sconforto; ma al di là di ogni proposizione, retorica o profetica che sia, è chiaro che la salvezza dell'Occidente non può restare legata all'avvento di una nuova era, né al ritorno d'una età cesarea, né alla riabilitazione di certi valori dello spirito; ma alle fonti tutte della sua civiltà millenaria che sole possono determinarne il destino.

M. ARPEA

Al di là delle frontiere dello spazio. Joseph Kaplan, Wernher von Braun, Heinz Haber, Willy Ley, Oscar Schachter, Fred L. Whipple, a cura di Cornelius Ryan. — Milano, Editore Mondadori, pagg. 191, L. 1.500.

Il sogno di poter liberamente vagare negli spazi stellati è antico quanto l'umanità. E' un sogno ossessionante e allettante come un frutto proibito, direi come il frutto più proibito, perchè ostacolato dalla più indelicata, inumana e prosaica delle leggi: la legge di gravità.

Legge irriverente e sfrontata fino al punto di trattar peggio, nel complesso, una imponente e importante personalità che uno smilzo, trascurabile straccione.

L'uomo di ieri, ricco di fantasia ma sprovvisto di una adeguata preparazione fisico-matematica, non avendo potuto realizzare il suo sogno da vivo, non volle rinunciare alla speranza di poterlo realizzare almeno da morto, e dislocò negli spazi celesti i luoghi di eterna beatitudine. Non gli importava, così facendo, di assoggettarsi al paga-

mento rateale, diurno, del biglietto interplanetario più costoso e più scomodo che si possa immaginare: una vita terrena esemplare e senza peccato.

La metà ne valeva la pena.

L'uomo moderno, forse meno poetico, forse per sottrarsi all'acquisto di sì oneroso biglietto, forse non volendo attendere di essere defunto per appagare il suo grande sogno, tenta oggi di risolvere il problema, da vivo, mediante i razzi e le loro applicazioni.

Nel volume *Al di là delle frontiere dello spazio* alcuni fra i più illustri esperti sull'argomento hanno presentato all'«uomo della strada», in limpida sintesi, il quadro 1953 di quanto l'umanità si può ragionevolmente attendere nel campo dei viaggi siderali.

Fra i compilatori del volume vi è il celebre scienziato tedesco Wernher von Braun, che durante la guerra ha molto contribuito alla realizzazione delle telearmi V-2 e che, nel dopoguerra, assunta la cittadinanza americana, è stato posto a capo del servizio dei proiettili telecomandati dell'esercito S.U.A.

Egli è l'autore di una interessante, ponderosa opera tecnico-scientifica, in cui sono esposti e analizzati a fondo procedimenti e modalità che dovrebbero consentire i viaggi siderali agli uomini di oggi e di domani.

Tale opera, la cui sintesi appare nel capitolo: «Preludio al viaggio nello spazio», è stata al centro delle discussioni dei più insigni scienziati di tutto il mondo riuniti recentemente a Zurigo per il IV Congresso internazionale di astronomia.

In questo Congresso, che segue quelli di Parigi del 1950, di Londra del 1951 e di Stoccarda del 1952, circa 200 delegati di dodici Nazioni hanno esaminato e discusso le teorie più recenti e i più importanti problemi astronautici. E se, questi «cervelloni» hanno accettato le teorie del von Braun vuol dire che, in fondo in fondo, qualcosa di vero ci deve pur essere.

Il progetto «von Braun» prevede, come indispensabile premessa ai viaggi interplanetari, la costruzione di un «pianeta artificiale», ruotante attorno alla terra in un'orbita distante 1750 km. dalla superficie terrestre.

Tale orbita permette a un corpo qualsiasi che la percorra in un tempo di 2 ore, cioè alla velocità di 25.490 km/h, di controbilanciare esattamente la forza di gravità, che tenderebbe a farlo ricadere sulla terra, con la forza centrifuga, che tenderebbe a proiettarlo negli spazi, lungo la tangente.

Poiché alla quota di 1750 km l'atmosfera è ormai assente, l'attrito è nullo e l'orbita delle «2 ore», una volta raggiunta, può essere percorsa per l'eternità senza nessun ulteriore dispendio di energia. Così come la luna percorre la sua orbita di 28 giorni.

Da questo satellite artificiale, simile nella forma ad un volante di automobile, descritto nei minimi particolari di costruzione e di costo da Willy Ley nel capitolo «La base nello spazio», potrebbero poi decollare le astronavi siderali.

Il compito di questo satellite artificiale sarebbe, in sintesi, quello di evitare alle astronavi gran parte del lavoro necessario per sradicarsi dall'orbita terrestre.

Per la costruzione del «pianeta artificiale» Wernher von Braun ha concepito una nave-razzo costituita da tre razzi o missili proiettanti mutualmente nello spazio. I primi due razzi, contenenti essenzialmente combustibile, si staccerebbero automaticamente dal complesso appena ultimata la loro funzione propulsiva e cadrebbero in mare in modo tale da poter essere recuperati da speciali navi appositamente dislocate.

Il terzo, comprendente la cabina con gli astronauti e una parte di combustibile, continuerebbe il suo volo fino ad «adagiarsi», al di fuori dell'atmosfera terrestre e quindi da ogni attrito, sulla «orbita di 2 ore» precedentemente descritta.

Mediante 12 viaggi di queste «astronavi multiple a tre fasi» verrebbero trasportate e «scaricate» sull'orbita delle 2 ore le 400 tonn. di materiale necessario per la costruzione del satellite artificiale. Costruito il satellite si passerebbe al suo periodico rifornimento e alla costruzione, su di esso, delle navi siderali per viaggi interplanetari.

Fin qui il von Braun e il Ley. Altri AA. hanno studiato ed esposto in *Al di là delle frontiere dello spazio* altri aspetti del problema, da quello biologico a quello giuridico, arrivando tutti alla consolante conclusione che l'«uomo 1953» ha già raggiunto le indispensabili cognizioni e possibilità per i viaggi siderali.

Insomma il volume *Al di là delle frontiere dello spazio* vorrebbe sinteticamente e scientificamente dimostrare, sia pur in modo piacevole e interessante, che, con la modica spesa di alcuni miliardi di dollari e un lavoro preparatorio di non più di dieci anni a partire da oggi, l'uomo è ormai in grado, per le cognizioni e i mezzi di cui dispone, di sradicarsi dalla terra e di librarsi nell'infinito.

E tutto questo senza l'assoluta necessità, come per il passato, di rendere l'anima a Dio.

A. LI GORAI

Il cuore dell'Africa. Laurens Van Der Post — Milano, Ed. Bompiani, 1953, pagine 325 con 16 tavole fuori testo, L. 1.200.

Ci troviamo di fronte ad un libro già consacrato da successo internazionale: contrariamente a quanto ci è accaduto in altri casi, nel corso della lettura abbiamo avuto occasione di renderci perfettamente conto di questo successo e congratularci con l'opinione pubblica mondiale che veramente questa volta ha colto nel segno.

Apparentemente questo è un libro di viaggio, anzi il racconto di un esploratore. Infatti il Van Der Post ha percorso sia nell'altopiano del Mianje sia sull'inaccessibile acrocorno del Nyika, strade mai calcate da uomini bianchi.

Noi siamo talmente abituati al concetto ottocentesco delle esplorazioni che, bisogna dire la verità, se si fa eccezione di qualche episodio, dal nostro punto di vista il racconto sembra mancare assolutamente di elementi avventurosi.

Questo esploratore che parte in aereo senza bagagli e che comode macchine americane, autocarri e jeep trasportano sino al limite dell'ignoto, che la sera prima di affrontare sconosciute e misteriose valli, se ne va al mercato a fare le sue spessette di viaggio e non dimentica la torta all'uva passa per festeggiare sugli abissi primordiali il giorno dell'impero, è troppo straordinariamente moderno per colpire la fantasia.

Ma il valore del libro è un altro.

«...fra le due metà di noi stessi, da questa frattura che è in noi, fra l'Europa e l'Africa, scaturisce l'irrealtà destinata a sopraffarci». Questa rivelazione avuta dall'A. sulla vetta del monte Charo, di fronte alle acque azzurre del lago Niassa ed alle inviolate creste del Nyika, può veramente trasferirsi anche nella realtà della sua esistenza.

Questa frattura tra il «paese nero» ed il «paese bianco», da lui intuita in un momento di chiaroveggenza, nell'lo profondo dell'Umanità dove — come egli dice — vi è posto per Ariele e Calbano, ha in lui medesimo una importanza non solo simbolica, ma letterale.

Come l'A. ci racconta, l'Africa è il paese di sua madre e questa parte materna gli è rimasta nel sangue con l'esempio ed i ricordi di una di quelle pioniere sud-africane

che, avendo trascorsa la giovinezza in un paese selvaggio, ha poi conclusa la sua maternità e la sua vecchiaia in una missione fecondatrice e civilizzatrice.

La madre del Van Der Post, infatti, dopo aver conosciuto nell'infanzia l'emigrazione verso le ignote regioni interne dell'Africa meridionale delle carovane insidiate da ogni sorta di pericoli e di agguati, aveva nella tarda età, dopo aver educati tredici figlioli, trasferito il suo patriarcato nel governo delle meno floride e più isolate fattorie, curandole e spostandosi poi in altri luoghi dopo averle riportate alla ricchezza.

A contrasto con l'eredità materna, l'A. riconosce di dovere la sua formazione spirituale di europeo al padre, olandese emigrato nel Sud Africa, che, pur attraverso ad una fervida e coscienziosa opera dedicata a questo paese, sempre soffrì dell'esilio e della nostalgia e mai riuscì a liberarsi dal senso di estraneità con cui quel mondo lo circondava.

Il Van Der Post ci confessa che in lui, sempre, fu desta la certezza di dover trovare una via di mezzo tra l'esilio paterno e la casa materna e l'effettivo valore della sua opera è dato appunto dal flusso alternato di queste due eredità nel momento in cui ritornava al continente della sua infanzia dopo numerose vicende di vita e di guerra.

Dicendo « casa materna », cioè Africa, noi potremmo dire che essa prevale nello scrittore in tutto quanto è accessibile ai sensi ed agli istinti, dalla violenza di certe premozioni all'insistenza nel dare al volto delle cose un particolare significato. Sarebbe assai lungo citare tutte le frasi in cui la realtà circostante viene da lui antropomorfizzata, tendenza propria degli uomini usi alle solitarie e prolungate dimostre con la natura e che nella natura cercano se stessi. Leggiamo così come egli trovasse, per esempio, impudente il profilo di un monte che pareva quasi « arricciare schifilosamente la cima » come un naso, ci sentiamo poi raccontare che alcuni fiori europei nei giardini dell'ultima residenza coloniale di Blantyre nel Niassa, avevano « un aspetto malaticcio ed offeso », e così via.

Segneremo ancora, a riprova dell'esistenza e dell'insistenza di rivelatrici impressioni fisiche, la possibilità di rendersi minuto conto delle direzioni e dei paesaggi attraverso i profumi ed i colori.

L'eredità europea paterna è tutta spirituale, raffinata e smaltata, benevola e melanconica, nostalgica ed apprensiva. Alcuni ritratti di uomini sono così vivi da rivelare una consumata esperienza, così vasta da diventare universalmente indulgente: c'è il grassone stabilito in Africa perchè le strade sono diventate troppo strette alle sue proporzioni « che in Africa muore dal a voglia di tornare in Inghilterra e che in Inghilterra la nostalgia di facce nere; c'è il giapponese che a Nairobi vuole per forza un braccialetto di peli di leone obbedendo ad un misterioso impulso imperialistico; c'è il maggiordomo negro del funzionario coloniale sperduto in una regione lontanissima che sveglia il suo padrone esortandolo a pensare a quello che farebbero i subalterni se sapessero » e alza tanto tardi. C'è infine il tragico Vance, che solo tra i boschi primordiali di cedri alle falde del Nyika è liberato dal senso di umiliazione che lo ha sempre perseguito e che nell'appassionato isolamento in cui si chiude con la giovane sposa porta a desano della sua drammatica fine.

Questa esperienza e questa sensibilità europea hanno permesso al Van Der Post di darci un'opera di una freschezza e di una fede tale che a fatica si può pensare sia stata scritta da un uomo maturato tra battaglie di ogni genere. C'è un così ingenuo e pieno interesse in ogni particolare del viaggio, nella gente che va conoscendo, nei paesaggi che va scoprendo, vi sono certe giovanili soddisfazioni e certi slanci di fierezza, che nelle pagine dedicate al Sudan, che giungono quasi a commuoverci.

Quando, proprio a proposito del Sudan, egli ci dice che in quel paese « la storia si può toccare con mano » nessuno è portato a pensare, come sarebbe logico, che questa sia una manifestazione di orgoglio britannico di fronte ad episodi, come quelli delle battaglie contro il Madia, la morte di Gordon, ecc. che in fondo si sono ripetuti migliaia di volte nella storia di tutti i paesi.

Lo scrittore non lo nasconde, il suo orgoglio, ma in quegli episodi egli vede un segno di fede, di quella fede che crea mentre tutto il resto distrugge e che non può essere sostituita da nessun'altra cosa al mondo.

Ecco il segreto del successo di questo libro: è un libro di fede, così limpida e piena da illuminare ogni cosa, da destare freschi entusiasmi in un uomo vissuto, comprensione e indulgenza in un combattente ed affetto verso tutta l'umanità in un individuo di questa nostra epoca tormentata.

L'importanza sovrana di questa fede « valida sia nella luce che nelle tenebre » balena per la prima volta all'A. dopo una pericolosa notte di vento nella tempesta sul deserto, sorvolando innumerevoli uomini, ingiunochiati a fianco dei loro camelli, che salutano il giorno con la preghiera.

Proseguendo nel suo viaggio, a mano a mano che si inoltra nei più intimi e segreti aspetti di una natura inviolata e selvaggia, questa fede diventa comprensione e indulgenza gli fa dire, a proposito delle discriminazioni razziali e ricordando la sua prigionia in Giappone: « notte e giorno le stesse offese, le stesse amarezze fanno sì che mani ansiose e fanatiche raccolgano sempre le stesse file degli stessi tenebrosi piani ».

L'atroce esperienza attraversata nei campi giapponesi di Giava è come un'ombra ricorrente in ciascuno dei momenti più esaltanti di questo viaggio, ma non come un rigurgito di odio e di amarezza, ma perchè « coloro che abbiano realmente sofferto per colpe altrui non trovano difficile il perdonare e, appunto la comprensione... perdonare non è per essi difficile perchè dalle sofferenze e dai lutti reali scaturisce un senso istintivo di privilegio ». Ciò che l'A. chiama « verità creativa » consiste appunto nel perdonare degli altri e di noi stessi perchè noi stessi non sappiamo quel che facciamo.

La conclusione di questo viaggio, che è una ricerca di orizzonti sconosciuti al di fuori e nel profondo dello spirito, dalla « parte tenebrosa » della nostra natura verso « la metà luminosa », si realizza nella pagina in cui lo scrittore racconta come, isolato su di una cresta del Nyika, in un turbine di stelle, gli sia avvenuto di osservare la Croce del Sud.

Fissando quella croce sospesa su un mondo antico nel tempo, egli si chiede: « Che cosa significa ogni croce? ». La risposta bisogna trovarla volgendo lo sguardo dentro di noi, a quella frattura che esiste tra la nostra notte e il nostro giorno e vedere il desiderio di valicarla gettato come un ponte sul precipizio.

« Il ponte gettato sul precipizio forma una croce, la frattura sconfitta è una croce ».

« Dopo di ciò — ci osserva l'A. parlando della notte stellata — il tamburo può smettere di rullare, il cuore turbato e frettoloso può trovare pace ».

M. CELLETTI

Vecchie e nuove teorie economiche. Joseph A. Schumpeter. — S. E. UTET, pagine 472, L. 2.400.

Giuseppe A. Schumpeter venne definito dallo Hacheler il maggiore degli economisti tedeschi di questo secolo. Tuttavia la sua opera era ancora in gran parte ignorata dagli

economisti italiani, i quali potevano leggere, nella loro lingua, e per di più in forma ridotta soltanto la *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung* comparsa una ventina di anni fa nella «Nuova Collana degli Economisti» col titolo di *Dinamica economica*. Un po' poco per un economista di tanta importanza. E' quindi sembrato opportuno alla casa editrice UTET inserire nella sua nuova e già preziosa collana di «Sociologi ed Economisti» la traduzione di qualche altro scritto dell'insigne economista dell'Università di Bonn e poi di Harvard, ove si è spento nel 1950. Poiché in Italia son comparativamente più scarse le storie della dottrina si è per questo volume scelta, nell'opera schumpeteriana la *Epochen der Dogmen und Methodengeschichte*, edita nel 1914, alla quale è stata molto opportunamente aggiunta un recente volume pubblicato postumo *Ten great Economists, from Marx to Keynes*, dove sono stati raccolti a cura della moglie, ma seguendo in gran parte indicazioni dello stesso Schumpeter, saggi apparsi negli anni precedenti, e precisamente tra il 1910 ed il 1950 su riviste scientifiche.

La prima parte del volume è occupata dunque dalle *Epoche di storia della dottrina e dei metodi*, in cui viene esposto lo svolgimento dell'economia sociale come scienza dalle dottrine dei fisiocratici al sorgere della Scuola matematica, a cui lo stesso Schumpeter doveva poi dare un apporto di primissimo ordine. La seconda parte comprende invece le biografie di Marx, Walras, Menger, Marshall, Pareto, von Bohm-Bawerk, Taussing, Fisher, Mitchell, Keynes ed in appendice Knapp, von Wieser, von Bortiewicz. Trattandosi di economisti quasi tutti contemporanei la seconda parte può considerarsi in certo senso come un'integrazione ed un logico completamento della prima.

Il volume si apre con un'ampia nota bibliografica, in cui l'A. ricorda che soltanto col tramonto del sistema classico si risvegliasse un interesse sempre più vivo per la storia dell'economia.

In precedenza ci si era limitati alla compilazione di raccolte bibliografiche, ma non mai, in modo notevole, della loro elaborazione storica. Il primo tentativo, molto superficiale, di una storia della scienza economica si ha soltanto nel 1838, con il libro del Blanqui: *Histoire de l'Economie politique en Europe*.

Esso, per quanto un po' superficiale, ebbe grande successo, e ad esso ne seguirono molti altri che lo Schumpeter ricorda in una breve sintesi di grande interesse ed utilità per chiunque voglia approfondire la materia. In realtà l'economia teorica, così come si è venuta costituendo a scienza al finire del secolo XVIII, si è venuta sviluppando, secondo l'A., da due radici che bisogna nettamente distinguere l'una dall'altra. Le opere del secolo XVIII che abbracciano tutto ciò che fu compiuto in passato e lo trasmettono al futuro — delle quali di gran lunga la più importante è la *Ricchezza delle Nazioni* di Adamo Smith — ci presentano due correnti di pensiero le quali sono state per lungo tempo indipendenti l'una dall'altra: una corrente di pensiero che derivava dallo studio dei filosofi, intesi nel significato più ampio del termine, cioè dei pensatori ai quali la vita e l'attività sociale come tale apparvero immediatamente come problemi ed elementi di una rappresentazione del mondo, una corrente dunque che derivava dalla gran scienza madre, la filosofia; ed un'altra corrente di pensiero che persone di diverso tipo avevano contribuito a formare sotto la spinta di interessi contingenti, per risolvere questioni pratiche.

Con opportuna brevità l'A. segue la genesi di ambedue queste correnti, senza tuttavia dimenticare che in qualche caso questa distinzione, benché essenziale fallisce, se considerata obiettivamente, come in generale falliscono tutte queste distinzioni e che pertanto non può non assumere l'apparenza della arbitrarietà.

La corrente di pensiero «filosofica» ha la sua sorgente prima nella letteratura dell'antica Grecia ed è da distinguersi dalle opinioni degli uomini della strada e dalle massime dei legislatori e dei fondatori di religioni.

Non forse soltanto nel senso che i pensatori greci avevano già espresso nozioni di natura economica che in epoche più recenti sono state riformulate indipendentemente; piuttosto nel senso che i pensatori greci influirono sul tempo di poi, sì che una catena ininterrotta o continuamente riallacciata di rapporti conduce da loro alla massima parte di quei lavori dai quali nacque l'opera di Adamo Smith, nonché allo Smith stesso. Gli influssi greci per noi più importanti sono quelli di Aristotele e di Platone, nonché dagli Stoici e dagli Epicurei, riordinati secondo la loro importanza per noi. Indubbiamente non dobbiamo sopravvalutare il valore dei loro contributi, a prescindere dalla loro funzione storica.

E' un errore ritrovare in una loro qualsiasi espressione occasionale tutto ciò che tempi più recenti hanno riannodato a frasi apparentemente simili. Certe proposizioni fondamentali che troviamo alla base di teorie economiche sono inoltre così semplici e tali che scaturiscono naturalmente dalla conoscenza pratica e semi-istintiva dei processi economici, che lo averli formulati non può suscitare un particolare riconoscimento.

Infine gli antichi hanno prestato ai problemi specificamente economici molta minor attenzione di quella che prestavano ad esempio ai problemi di scienza politica, e d'altro lato in tempi recenti si è lavorato molto più intensamente intorno ai problemi economici che non intorno ai problemi che gli antichi avevano posto in prima linea; ed è pertanto per questa doppia ragione che l'eredità greca conta meno nel campo della economia che non in altri campi del pensiero.

Volgiamoci ora alla seconda fonte della nostra scienza. Mentre i pensatori greci ed i loro epigoni romani e medievali si accostano al problema economico dal lato dell'interesse filosofico, nel senso più ampio della parola, mentre essi a poco a poco cominciarono a far rientrare nel loro orizzonte anche il nostro settore del mondo fenomenico, valendosi di strumenti concettuali e di punti di vista propri di altri settori, per gli scrittori dell'altra corrente venivano in primo piano soprattutto questioni pratiche e finalità immediate, anche se ben presto nel corso dello svolgimento, finirono per interessarsi ai problemi della conoscenza come tali.

Per la maggior parte di questi studiosi l'attività umana non costituiva di per sé un problema. Erano essenzialmente uomini della prassi, senza una qualsiasi inclinazione per lo stupore filosofico. Poiché si ponesse loro un problema, occorre che esso fosse tale per il politico pratico. E per la soluzione di problemi che eventualmente si presentassero erano sì provvisti di esperienza di vita e di affari e di chiarezza mentale, ma senza alcun bagaglio scientifico. Così si spiega come in questa parte della letteratura economica qualche avvio tanto bello restasse a mezzo, dato che non lo si proseguiva oltre la concreta controversia che ne era stata lo spunto, come si spiega che insieme a qualche concezione chiara e vigorosamente concepita permanessero pregiudizi primitivi e che non si spingesse mai l'analisi più in profondità di quanto non richiedesse il caso concreto e non si cercasse mai di mettere in luce i presupposti fondamentali.

In breve questo settore della letteratura economica mostra quella freschezza e fecondità che sono le intuizioni immediate, ma anche la impotenza della mera intuizione; almeno inizialmente, perché poi, a poco a poco, sorgono tentativi di una vera e propria analisi che scaturiscono dalla banalità di argomenti casuali e di discussioni sui fatti del giorno.

Lo Schumpeter nel suo volume compie una sintesi felice di entrambe le correnti, così che la sua esposizione, pur rigidamente corretta dal punto di vista teorico, non resta affatto avulsa e separata dalla realtà concreta e la sua analisi dei vari sistemi economici a mano a mano succedutisi riesce ad essere insieme penetrante e costruttiva.

F. VALORI

Naufrago volontario. *Alain Bombard.* — Garzanti, 1ª edizione, settembre 1953, pagg. 281, con 33 fotografie e 1 cartina fuori testo, L. 1.300.

Ormai, a suo tempo, anche a noi, attraverso la stampa quotidiana che ne illustrava e ne riferiva vicende e particolari, l'eco di un avvenimento che si prestava ad esser considerato e presentato sotto luci diverse — era una grande avventura eroica, e me poteva essere una volgare speculazione, era un'impresa di alto valore morale, come poteva ritenersi un solo tentativo sportivo — si riprometteva una rigorosa dimostrazione scientifica, e sembrava l'insano gesto di un pazzo.

Il dott. Alain Bombard, giovane medico francese, aveva preso il mare su una fragilissima imbarcazione — un semplice canotto di gomma, scomodo ed angusto, munito di pochi metri quadrati di vela — per affrontare il Mediterraneo e l'Atlantico, senza viveri, senza assistenza, senza collegamenti con la terra. Aveva iniziato il suo viaggio in compagnia di un amico, il cittadino panamense Jack Palmer, disposto a condividere con lui i pericoli, le esperienze ed i successi o i fallimenti. E quando questi, giunto a Tangeri, aveva abbandonato l'impresa, dopo il primo tentativo vagando nel Mediterraneo dell'«Hérétique» (così era stato battezzato il piccolo scato perché dal tema e dagli esperti era ritenuto una vera grossa eresia la dichiarazione della possibilità di superare l'oceano in que e con le condizioni) egli il dott. Bombard non aveva osato proseguire da solo, tutto solo, quella paradossale avventura per la quale si faceva naufrago volontario sulle onde tempestose e sconfinite dell'Atlantico.

Oggi, per i tipi di Garzanti, vede la luce la traduzione curata da Roberto Orsini della prima edizione del libro che raccoglie le impressioni, narra le vicende e fornisce una completa autobiografia — nella quale assume particolare vigore l'analisi e l'esposizione dei sentimenti eccitati ed acuiti da innumerevoli sofferenze di ogni genere — dolore, sete, estrema solitudine, dai pericoli e dallo sconforto, trascorse per raggiungere da Tangeri l'isola di Cesarea, per toccare, di qui, le Isole Canarie e per arrivare, dopo 65 giorni, da queste alle Antille inglesi, dove il fragile guscio di noce, resistendo a tempeste e superando mille insidie, toccava terra sulla spiaggia di Barbados.

Senza pagine di piccole ed attridente lettura, che suscitano il più vivo interesse. Può apparire un libro di avventure per la facilità con la quale si legge, per la spinta data per la suspense — l'attesa che determina. E pure in questa sua caratteristica, il libro si ripromette uno scopo morale, umanitario e scientifico: quello di dare l'esperienza di un naufrago volontario, e mettere al studio e basarsi, concreti di tutti i rischi del più minuzioso ricerche di laboratorio per poter soccorrere i naufraghi veri — che le statistiche dicono esser ben più numerosi di quanto comunemente si pensi — dando ad essi quei suggerimenti e fornendo loro quelle attrezzature di cui si conoscano le sopravvivenze, in mare, per un gran numero di giorni, al di là di quanto sino ad oggi considerato fisiologicamente ed umanamente possibile.

Un particolare insegnamento da questo libro si ricava; anzi, meglio, viene in esso esposto un corollario sul quale sarà opportuno fissare l'attenzione, perché dallo specifico ambiente del mare esso si estende ad ogni altra ambiente e può trovare applicazione in infinite altre circostanze e condizioni: il fatto è primo ed essenziale che può consentire a naufraghi di sopravvivere superando i più atroci patimenti e le più dure privazioni quali sono quelle che l'Oceano è capace di infliggere a chi sia disperso nella sua immensità: è la volontà di vita dell'uomo, è la sua forza d'animo, e la sua capacità di reazione all'abbattimento che può assalirlo.

Questa volontà, questa forza e questa capacità se possono mantenere vivo un naufrago nell'Oceano saranno certamente ed a più forte ragione utili ad ogni essere umano per superare le crisi di ogni altra natura delle quali, purtroppo, la vita non gli è mai avara.

F. DI LAURO

Grundriss der Schweizer Armee. (Compendio dell'Esercito Svizzero). *Hans Rudolf Kurz.* — Frauenfeld, Verlag Huber & Co. A.G., 1952, pagg. 80, s. i. p.

Le virtù militari del popolo svizzero sono note a tutti gli studiosi di storia ed i soldati svizzeri sono sempre stati molto apprezzati anche al servizio di altri Paesi. Tuttavia la Svizzera è uno stato neutrale, per effetto di una politica che rinuncia ai mezzi bellici quale raggiungimento di meta di politica estera. La neutralità è un principio direttivo della politica estera svizzera; più che un programma statale è un elemento fondamentale dell'esistenza statale svizzera.

L'A. espone chiaramente questo concetto nel capitolo «Gli effetti militari della neutralità». Nel capitolo «Il bilancio militare» l'A. aggiunge che l'incalcolabile beneficio della incolumità durante tre grandi guerre europee non è stato un dono di un destino benevolo, bensì il frutto della politica di neutralità della Svizzera e della preparazione delle sue Forze armate, ottenuta mediante un notevole contributo di lavoro, tempo e denaro.

Abbiamo cominciato la recensione di quest'opera prendendo lo spunto non dal principio, ma dalla metà, per mettere in evidenza che — contrariamente a quanto potrebbe pensare il titolo — non si tratta soltanto di un'arida esposizione di dati sull'organizzazione delle FF. AA. svizzere, bensì anche di un'opera che mira a mettere in evidenza i concetti su cui è basata tale organizzazione. Nulla è trascurato: l'A. dopo aver delineato le basi del suo studio passa a descrivere gli aspetti del servizio militare obbligatorio e della milizia e i rapporti tra esercito e politica. Mette poi in evidenza la delimitazione delle competenze — per quanto concerne i problemi militari — tra Confederazione e Cantoni — è questo un chiarimento necessario perché senza conoscere questo particolare non è possibile comprendere la fisionomia dell'organismo difensivo svizzero, che viene descritta subito appresso con ricchezza di particolari sulle varie Armi che costituiscono le Forze armate campali. Queste sono completamente libere da qualsiasi missione di carattere locale, grazie all'organizzazione del servizio territoriale, al quale l'A. dedica un intero capitolo.

Interessantissimo è il successivo capitolo, dedicato all'addestramento.

Un militare delle FF. AA. svizzere frequenta un centro addestramento per 118 giorni. Durante questo addestramento, composto di un periodo in caserma e un periodo di

campo, la recluta diventa soldato. Poi, fino al 36° anno di età, il soldato deve frequentare in tutto 8 «corsi di ripetizione» di 20 giorni ciascuno.

Un turno di 3 anni offre la possibilità di suddividere organicamente la vasta materia addestrativa. Fra il 37° e il 48° anno, il soldato presta in tutto 40 giorni di servizio d'addestramento nei «corsi d'integrazione». In tutto il soldato svizzero deve prestare normalmente 318 giorni di servizio d'addestramento; di questo periodo il peso maggiore grava sugli anni di gioventù.

L'A. passa poi ad esporre i concetti relativi all'impiego operativo delle FF. AA. ed a descrivere la situazione e le tendenze in fatto d'armamento.

Seguono alcuni cenni sulle provvidenze sociali ed economiche tendenti ad alleviare il disagio economico che deriva ai cittadini dal servizio militare e a tutelare gli interessi dei militari alle armi e delle loro famiglie.

L'ultimo capitolo, intitolato «L'Amministrazione militare» pone in rilievo una delle conseguenze inevitabili del sistema di organizzazione delle Forze armate della Svizzera. Un esercito permanente si può amministrare da sé, ma la Svizzera non ha esercito permanente.

Le Forze armate svizzere, per usare un'espressione dell'A., «normalmente sono a casa». Di qui la necessità di una organizzazione amministrativa che provveda a tutte le necessità dell'esercito, in modo che esso sia tenuto sempre in vita e sempre pronto al combattimento. E' questo un compito tutt'altro che facile e pertanto questo capitolo è particolarmente interessante.

Indipendentemente dalla ricchezza di notizie sulla organizzazione militare svizzera, quest'opera risulta assai utile per gli studiosi di lingua tedesca che desiderano formarsi un buon corredo di termini militari.

G. SECCO

DA RIVISTE E GIORNALI

Problemi geografici della Comunità Atlantica. Magg. Diletto Nocentini, dell'I. G. M. — L'Universo, maggio-giugno 1953.

PREMESSA

Se gettiamo uno sguardo su una carta che ci rappresenti, la proiezione stereografica polare, le terre emerse dell'emisfero settentrionale, oppure su un mappamondo, la cosa che maggiormente ci colpisce è che intorno al Polo Nord, in maniera quasi perfettamente simmetrica, si raggruppano e si fronteggiano le appendici settentrionali dei due più grandi continenti della terra: l'americano e l'asiatico. Dalla Groenlandia all'Alaska e dalla Penisola dei Ciukci a quella di Kola è un cerchio quasi ininterrotto di terre che circonda l'Oceano Glaciale Artico e che ha il suo centro nel Polo Nord.

Sembra quasi che la Natura abbia voluto affermare con un suo segno materiale il contrasto e l'opposizione che oggi mettono di fronte, sul piano politico e ideologico, i mondi che fanno capo a quelle terre, sì che per esempio se sulla Penisola di Kola sono le due pomeridiane, sull'Alaska siano le due antimeridiane e se le 23 scocciano nella Kamchatka, il pallido sole delle aride antimeridiane illumina le pesolate terre groenlandesi. Il meridiano di mezzanotte cade quasi sullo stretto di Bering, solo che andando verso la Russia si va incontro al tramonto mentre l'alba ci aspetta nel Canada.

L'Europa invece ci appare come una piccola penisola periferica del grande continente asiatico: una trascurabile appendice, diremmo, confrontandola con altre terre che la carta ci pone sott'occhio.

Eppure, come ben sappiamo, questa piccola penisola è stata fino ad ieri il centro del mondo, culla delle più grandi civiltà che siano comparse sulla terra, madre del genio umano.

Eppure ancor oggi, nel gigantesco sistema di forze le cui componenti principali si chiamano America e Russia, la vecchia Europa, ineguagliato serbatoio di uomini, di forze intellettuali e materiali, è l'obiettivo essenziale dell'espansionismo sovietico e perciò anche l'interesse preminente della politica estera americana converge su di essa, volto ad assicurarne la salvezza e la difesa. Sì che abbiamo visto gli Stati Uniti a cavallo fra un'Europa da difendere onerosamente e senza prospettive di utili concreti, ed il vasto e potenzialmente ricchissimo mercato asiatico da strappare all'esclusivo controllo comunista, subordinare gli obiettivi asiatici a quelli europei.

Il Segretario di Stato al Dipartimento degli Esteri americano, Dean Acheson, ebbe ad affermare esplicitamente, qualche tempo fa, questa necessità di difendere, rafforzare e potenziare economicamente l'Europa, anche a costo di risuscitare una violenta concorrenza economica alle industrie americane, per arrestare definitivamente l'espansionismo sovietico. E, disse, «non confondete comunismo europeo con comunismo asiatico: l'Asia non è perduta anche se oggi è controllata da governi comunisti. Non lo è perché il comunismo asiatico equivale oggi a quel che fu il movimento liberale e socialista nell'Europa del secolo passato».

La stessa linea di condotta sembra ispirare anche il nuovo Segretario di Stato, Foster Dulles, che è alcune elezioni americane hanno chiamato al potere e al cui recente il viaggio in Europa allo scopo di prendere contatto con gli uomini responsabili della politica dei singoli Stati europei.

Da questa impellente ed inderogabile necessità di difesa europea è sorto, come tutti sanno, il Patto Atlantico cui hanno aderito Stati Uniti, Gran Bretagna, Canada, Francia, Italia, Belgio, Danimarca, Islanda, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, e, in un secondo tempo, Grecia e Turchia mentre la Germania di Bonn si è dichiarata suo interesse vitale ad una difesa comune e la Jugoslavia si è detta propensa a contribuire anch'essa alla difesa del mondo occidentale.

Gli Stati Uniti tengono il timone dell'organizzazione atlantica e come da essi l'Europa ha ricevuto l'aiuto economico necessario per risollevarsi dai disastri dell'ultima guerra, e sempre sugli Stati Uniti che l'Europa conta per potenziare oggi la propria difesa, per affrontare la lotta domani, in una eventuale deprecabile necessità.

E si conta anche in maniera notevolmente superiore al passato quando, tutta l'intervento americano (guerra 1914-18 e 1939-45) è stato così imponente da risultare decisivo.

Questi cenni introduttivi che si rivolgono ad una materia che è viva attualità del nostro tempo e che ne costituisce il motivo fondamentale, hanno avuto solamente lo scopo di fornire la base alla nostra indagine che vuole unicamente rivolgersi, alla luce dei fattori geografici più importanti che si presenterebbero a livello del NATO North Atlantic Treaty Organization per il raggiungimento dei propri fini, se domani, in una eventuale ipotesi, esso dovesse divenire operante.

Noi siamo dei convinti assertori dell'importanza che ha la Geografia nel mondo della cultura moderna e sosteniamo pure che la Geografia, prendendo i mezzi della migliore conoscenza reciproca, è anche uno strumento formidabile per la comprensione fra i diversi popoli e quindi per la collaborazione internazionale.

Ma nel campo militare crediamo che essa sia, insieme alla conoscenza perfetta dei mezzi di cui si dispone e delle loro caratteristiche, il collegamento essenziale di oggi. Dal sottotenente al comandante supremo, la Geografia, integrata dalle Scienze ad essa pertinenti (topografia, geodesia, geologia, cartografia, ecc.) e nei suoi vari aspetti (fisica, politica, economica, delle comunicazioni, ecc.), fornisce elementi indispensabili per la risoluzione di qualunque problema d'impiego si presenti: tattico o strategico, logistico o tecnico.

E' per questo che creiamo tale indagine che ci siamo proposti, ai fini cui ci siamo voluti, la migliore e più completa comprensione del problema della difesa europea, delle sue condizioni e dei suoi pericoli. Conoscenza questa indispensabile e del più alto interesse per chi, come noi, può divenire da un momento all'altro, attore del dramma che si svolge sul'umanità ed a cui è bene che ognuno porti il proprio contributo in idee e pensieri. Contributo che potrà essere oggetto di discussioni e di critiche, ma che non sarà mai sterile o vano.

COLLEGAMENTI FRA EUROPA ED AMERICA. - I COLLEGAMENTI MARITTIMI.

Come abbiamo detto prima, l'Europa Occidentale conta moltissimo sugli aiuti degli Stati Uniti per la propria difesa e d'altra parte sarebbe sufficiente rifarsi all'esperienza della

prima e della seconda guerra mondiale per comprendere quale peso abbia avuto (e quindi potrà avere) l'intervento americano in operazioni belliche che abbiano in Europa i loro campi di azione e ciò non solo per l'apporto diretto alle forze belliche, ma anche e soprattutto per quanto riguarda rifornimenti di materie prime e materiali, che per l'Europa, continente non autosufficiente, sono di vitale necessità come ha dimostrato a suo tempo la guerra sottomarina tedesca (1).

Questo concetto ci richiama subito alla mente l'idea dell'importanza che rivestono, anche ai fini militari, i collegamenti fra Europa ed America, collegamenti che oggi non possono essere riferiti ad una sola zona (l'Inghilterra nella seconda guerra mondiale, quando essa era l'unica base da cui si potesse aggredire, nel suo punto vitale, il continente quasi tutto in mani nemiche), ma che debbono essere invece considerati per tutta l'area strategicamente legata all'Europa della NATO se si parte, com'è, dal presupposto che l'Europa va difesa in blocco e non abbandonata in tutto o in parte per poi riconquistarla.

Questi collegamenti è intuitivo che possono essere solo di due specie: marittimi ed aerei e la zona cui vogliono riferire il nostro discorso è naturalmente quella del Europa Occidentale con l'aggiunta della costa africana da Casablanca a Suez.

Iniziamo quindi a parlare dei collegamenti marittimi, diremo subito che non considereremo altro che quelli che possono avere carattere di normalità e di continuità, la cui capacità logistica risulti veramente notevole e tale da costituire un fattore molto importante nell'economia generale delle operazioni.

Di tutti gli elementi che individuano, secondo la nomenclatura geografica, il collegamento marittimo che ci interessa, è però sufficiente, ai nostri fini, prendere in esame solamente i principali porti europei, con qualche accenno a quelli africani compresi nella costa suddetta, nonché le correnti di traffico che fanno a loro capo dall'America, sembrandoci così di avere sufficientemente focalizzato il problema nella parte che maggiormente e principalmente interessa gli Europei e particolarmente noi Italiani.

Com'è noto, la caratteristica principale di un porto è quella di sorgere ai nodi di raccordo fra le rotte marine e le vie terrestri, su determinati punti del litorale ove la natura particolarmente si presta ed in cui sia possibile, mediante l'opera dell'uomo, far sostare le navi sia per rifugio alle intemperie che per procedere alle operazioni di traffico.

I porti moderni sono perciò dei grandi e complessi organismi geografico-economici in cui la funzione del traffico è determinante ed in cui l'opera dell'uomo è preminente ed ha tanto peso da aver fatto tramontare per sempre la vecchia classificazione dei porti in naturali ed artificiali.

Ecco perchè essi non possono essere improvvisati ed ecco perchè qualsiasi organizzazione bellica che ad essi debba appoggiarsi, deve pur sempre fare i conti, salvo che per momenti tattici ben determinati e limitati nel tempo, con quella che è la situazione dei porti esistente fin dal tempo di pace a scopo commerciale o turistico e ad essa adeguarsi, oppure volgere la propria attenzione su quegli elementi che meglio si prestano ai suoi fini e questi potenziare, ove necessario, e predisporre la difesa e tutti quegli accorgimenti atti ad assicurarne il funzionamento pur sotto l'offesa che il nemico non mancherà di portar loro.

(1) E' naturale che in un eventuale conflitto, l'Europa potrà per questo contare non solo sugli Stati Uniti ma anche su altre nazioni ed altri continenti. Evidentemente e ben quando saremo parlanti dei punti in cui possono soccorrere i collegamenti Europa-America, il ragionamento relativo alla convenienza militare per il loro sfruttamento vale anche per i collegamenti con tutte le altre parti del mondo.

Perchè, insistiamo, i porti sono « i polmoni » degli Stati e la loro funzione bellica è preminente. Diremo anzi che essi rappresentano uno dei più importanti fattori per determinare l'importanza militare di una regione e ciò è naturalmente tanto più valido quanto più la regione deve appoggiarsi ad essi per vivere o per alimentare il proprio sforzo bellico.

Ora l'Europa, per la sua caratteristica geografica predominante che permette di definirla come un blocco massiccio (Europa Centrale) con delle penisole periferiche (anche l'Inghilterra può essere in fondo considerata tale) e per l'elevato sviluppo della sua civilizzazione che ha coperto il suolo di vie di comunicazione, si trova particolarmente favorita per quanto si riferisce ai porti e si può senz'altro affermare che, come risulta dall'annessa cartina, tutta la zona che ci interessa è coperta, in tempo di pace, dal retroterra economico dei suoi principali porti (fig. 1).

Inoltre gran parte dei porti europei sono fra i più attrezzati del mondo e fra i più efficienti, essendosi giovati per lunghi anni della favorevole contingenza geografica determinata dalla posizione delle coste europee che fronteggiano altre coste (per l'appunto quelle dell'America Settentrionale) con vita economica e demografica diversa e quindi origine di traffici molto notevoli, complessi e complementari.

I PRINCIPALI PORTI EUROPEI.

Abbiamo precedentemente accennato al fatto che un'organizzazione militare deve, per il raggiungimento dei propri fini, attentamente considerare la distribuzione geografica dei porti e la loro capacità logistica. Vogliamo qui di seguito accennare a quella che è la situazione attuale della zona che ci interessa per poi trarne le nostre conclusioni.

I porti europei sono naturalmente distribuiti lungo tutta la poligonale che determina il perimetro del Continente, dalla Penisola di Cola al Mediterraneo Orientale ed al Mar Nero, ma se vogliamo esaminarli nella funzione che ci interessa, e limitatamente alla zona cui abbiamo prima accennato, occorre raggrupparli in quattro gruppi, ognuno dei quali abbia caratteri e fisionomia propria (Porti del Mare del Nord; che si affacciano sulla Manica e sull'Atlantico; porti mediterranei europei ed asiatici e, infine, africani) e quindi esaminare a sé ogni gruppo (1).

Cominciando dal primo diremo che i porti del Mare del Nord sono di gran lunga i più importanti e che il loro traffico complessivo si aggira, normalmente, sui 110-120 milioni di tonnellate di stazza netta annue.

Servono una regione altamente industrializzata e densamente popolata e sono quindi attrezzati al movimento di ingenti quantità di materie prime. Si trovano per lo più su fiumi quasi sempre navigabili, che permettono perciò di prolungare la via marina verso l'interno. Il loro retroterra è sempre pianeggiante e questo favorisce al massimo le loro caratteristiche di penetrazione verso l'interno.

(1) Nell'Europa della NATO c'è da tener presente naturalmente anche i porti norvegesi e danesi che non possono però essere raggruppati in un'unica categoria secondo i criteri seguiti in appresso che sono quelli del comune ambiente fisico-geografico. Inoltre la loro importanza è modesta, dal punto di vista logistico ed interessa solo i paesi relativi. Dal punto di vista militare invece non è così e ne accenneremo perciò più avanti. Ad ogni modo diremo qui che la Norvegia possiede alcuni buoni porti come Tromsø; Narvik, attrezzato per l'esportazione del ferro della vicina Svezia, Bodø, porto d'esportazione per rame e carbone; Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund; Oslo, ecc.

Tutti i porti della Danimarca danno invece sul Mar Baltico e servono principalmente per il commercio di alimentari. Ricorderemo Copenaghen, Odense, Aarhus, Helsingør, Ålborg, ecc.

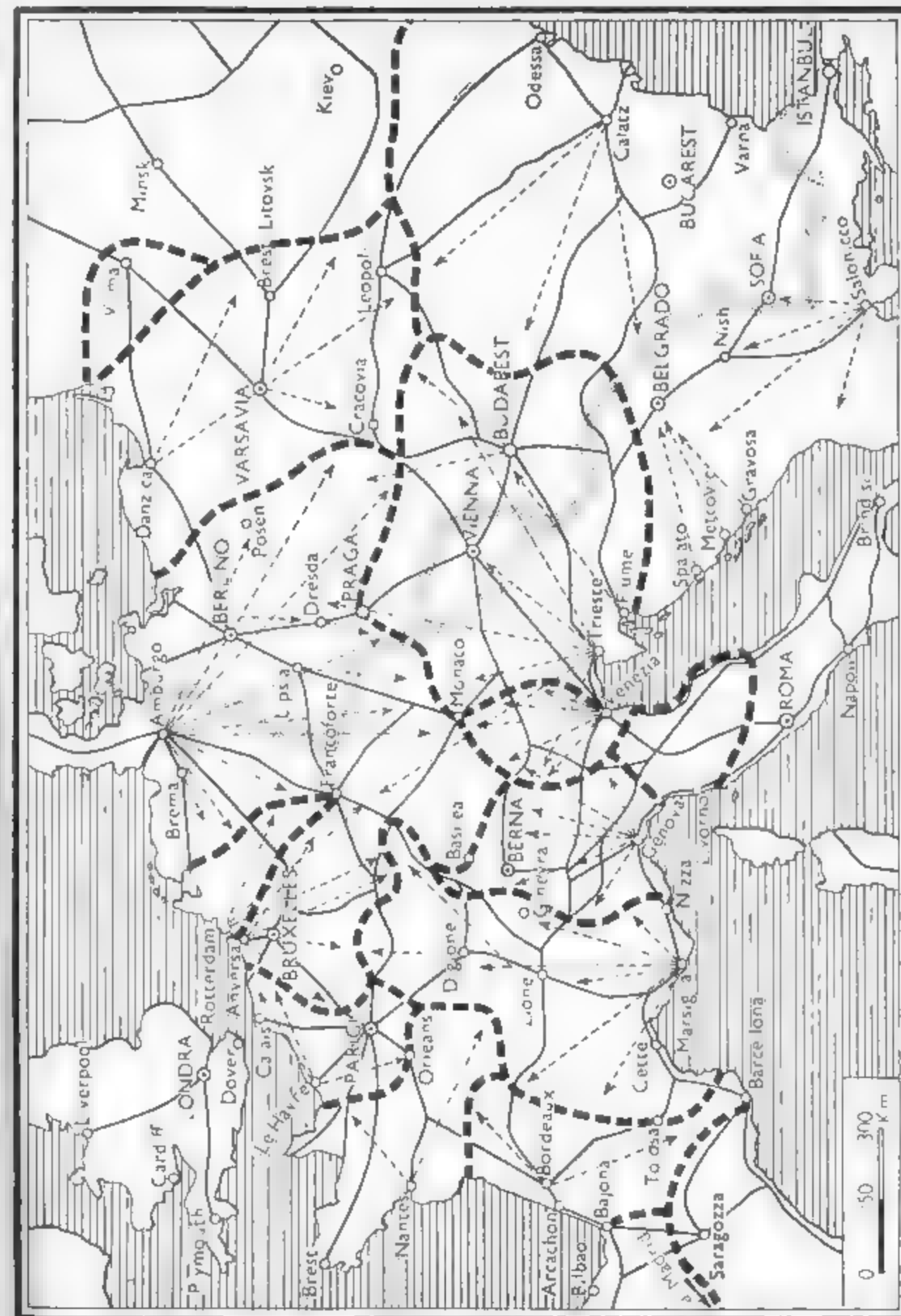


Fig. 1. - Il retroterra economico dei principali porti europei.

Dal punto di vista fisico sono però soggetti a delle maree considerevoli il che impone l'adozione di artifici vari per neutralizzarne e sfruttarne gli effetti (docks di Londra, dighe, ecc.), artifici molto esposti all'offesa nemica. Dal punto di vista militare hanno inoltre lo svantaggio di trovarsi troppo vicini alla linea di contatto fra i due mondi in competizione e di questo diremo più avanti (1).

I porti che si affacciano sulla Manica e sull'Atlantico hanno senz'altro un'importanza minore dei precedenti, se si eccettua *Liverpool*, in posizione particolarmente favorevole rispetto agli Stati Uniti. Entro i docks, il suo specchio d'acqua supera i 260 ha e le banchine hanno uno sviluppo complessivo di 61 km. Vi sono stati fatti imponenti lavori di dragaggio sì che oggi esso è accessibile anche a navi di grande tonnellaggio.

Molti dei porti di questa categoria (*Dover*, *Folkestone*, *Portsmouth*, *Plymouth*, *Holhead*, *Dublino*, *Calais*, *Boulogne*, *Cherbourg*, *Brest*, ecc.) sono porti per passeggeri, chiamati anche *ports di velocità* in cui è molto piccola o nulla l'attrezzatura (bacini, gru, elevatori, mezzi di carico e di scarico, silos, magazzini, parchi ferroviari, autostrade, ecc.) per lo scarico delle merci e perciò l'importanza che essi possono rivestire al nostro scopo è limitata a quella dell'afflusso di uomini e non (oppure solo scarsamente) di mezzi.

Vi sono però anche in questa zona alcuni buoni porti commerciali come *Southampton*, *Cardiff* e *Swansea* (particolarmente attrezzati per il carico del carbone), *Glasgow* in Inghilterra; *Le Havre*, *Rouen* e *Bordeaux* in Francia di cui però solo i primi due hanno una certa importanza ed un'attrezzatura notevole, particolarmente per *Rouen* ove è possibile scaricare petrolio (com'è noto questo esige particolari provvidenze), carbone, legname, ecc. mentre *Le Havre* ha un'importanza prevalentemente commerciale.

Da ricordare anche *Lisbona* che si avvantaggia della sua posizione preminente sull'Atlantico rispetto al rimanente d'Europa, ma la cui importanza è relativamente modesta.

Con i porti mediterranei europei asiatici ritorniamo a considerare un insieme di importanza veramente notevole dato che le navi raggiungono, in tempi normali, un movimento di 70-80 milioni di tonnellate. L'accesso al Mediterraneo è controllato, ad

(1) I principali porti del Mar del Nord sono:

Londra, in cui i piroscafi oceanici possono risalire il Tamigi fino al centro della città, e i docks coprono un'area di 730 acri di acqua mentre lo sviluppo complessivo delle sue banchine può essere calcolato in circa 54 km. Quattromila battelli collegano tra loro i diversi bacini e le navi, costituendo nell'interno del porto una circolazione così imponente da renderci ancora più chiara l'idea di quella che è un grande porto.

Anversa situata sull'estuario della Schelda, a 38 km dal mare, di una ben distribuita rete di vie acquedotti interne ed internazionali (Schelda con i suoi affluenti: Scheldt, Canale di navigazione con Reno, Wals, e la Mosa, Canale di grande navigazione per Bruxelles, ecc.). Serve di transito per i commerci della Renania, della Svizzera e dell'Alsazia Lorena.

Rotterdam, le cui funzioni sono analoghe a quelle di Anversa poiché considerevole vi è il commercio di transito specialmente con tutta la valle del Reno e *Amsterdam*.

Brema che può considerarsi come ausiliario nei confronti di Amburgo; *Amburgo*, sull'Elba a 130 km dal mare e la cui estensione abbraccia una superficie di 4000 ettari mentre gli specchi d'acqua ne occupano una di 66 ettari con 52 bacini. Prima della guerra, Amburgo era il primo porto del mondo per movimento di merci e serviva gran parte dell'Europa Centrale. Oggi, in conseguenza dell'attuale situazione politica, ha visto diminuire il suo traffico da 11 milioni di tonnellate nel 1938 a 14 milioni nel 1951 (4 mil. nel 1946; 6 mil. nel 1947; 8 nel 1948; 9 nel 1949 e 11 nel 1950). Ora, per sostenersi, tenta un assurdo geografico, quello di diventare il porto della Ruhr. Ma come tutti gli assurdi è destinato a fallire nonostante i prezzi bassi e le tariffe minime che si cercano di realizzare per questo grande porto.

Questi, per citare soltanto i maggiori, e i più importanti fra i porti del Mar del Nord, ma ve ne sono anche altri d'importanza minore, come *Ham* in Inghilterra o desinati principalmente al carbone, oppure particolarmente attrezzati per compiti speciali (*Newcastle* per il carbone in Gran Bretagna,

Occidente, da *Gibilterra*, porto di transito di grande importanza che vede passare per lo Stretto anche 30 navi al giorno, e ad Oriente dal Canale di Suez, ove passano quasi settanta milioni di tonnellate di merce all'anno.

Rispetto ai porti nordici, quelli mediterranei hanno il vantaggio di avere maree poco ampie ma occorre di contro notare che il loro retroterra è quasi sempre montuoso, con fiumi che non si prestano alla navigazione e servito da reti di comunicazione meno complesse essendovi l'attività industriale meno sviluppata.

Essi hanno la caratteristica di essere disposti su coste attornianti un mare interno e se non possono giovare di una linea fronteggiante (la costa africana) capace d'incrementarne i traffici agevolandone così lo sviluppo, tuttavia, con l'apertura del Canale di Suez, vengono a trovarsi sulla rotta più breve fra Europa ed Asia, fra Europa ed Australia, nonché, per la parte orientale del Continente, fra Europa ed Africa. Ciò ha impedito quel decadimento delle loro funzioni e del loro interesse che lo spostamento dei traffici in Atlantico, conseguente alla scoperta dell'America, aveva minacciato e cominciato ad attuare.

Inoltre, l'avvicinamento all'Europa dei mercati asiatici e del Vicino Oriente, verificatosi col taglio dell'istmo di Suez, ha incrementato i commerci ed il traffico, permettendo così ai porti mediterranei di mantenere ammodernata e di sviluppare convenientemente la propria attrezzatura (1).

E, per parlare infine dei porti della costa litoranea africana che, per essere bagnata dal Mediterraneo e gravitare su questo, occorre considerare come strettamente legata alla vita del bacino, ricorderemo i porti del Canale di Suez, *Alessandria* che c'interessa oltre che come via di penetrazione in Egitto anche per i suoi collegamenti ferroviari con il Medio Oriente, *Tunisi*, *Algeri*, *Orano* e, già sulla costa atlantica ma strettamente legata per le comunicazioni al bacino mediterraneo, *Casablanca*.

LE GRANDI CORRENTI DEL TRAFFICO OCEANICO

Dopo aver accennato ai porti come ai polmoni capaci di alimentare la vita del Continente europeo, in pace come in guerra, daremo anche qualche breve cenno sulle vene che convogliano il sangue, apportatore di vita, a questi polmoni.

(1) I principali porti europei del Mediterraneo sono:

Barcellona, cui fanno capo linee regolari con l'America ed in cui convergono una linea ferroviaria per l'interno della Spagna e due altre linee verso la Francia. E' l'unico porto mediterraneo della Spagna con qualche attrezzatura notevole poiché gli altri (*Malaga*, *Alicante*, *Valencia*) servono quasi esclusivamente al commercio locale di prodotti agricoli.

Marsiglia, che è il porto del Rodano e con un retroterra economico quasi esclusivamente francese; *Genova*, che con le ferrovie transalpine del Sempione e del S. Gottardo ha esteso il proprio retroterra oltre la cintura alpina e che pur avendo alle spalle i colli di Cadibona (m 460) e Giovi (m 472) ha saputo rendere facili e veloci i collegamenti con la Valle Padana sì da divenire uno dei maggiori porti europei.

Livorno, attuale sede del Logistical Command americano per le truppe di stanza in Austria e Germania, il che vale già a stabilire l'importanza che esso riveste agli occhi degli alleati.

Napoli, porto per passeggeri e destinato a divenire il più gran bacino di carenaggio del Mediterraneo.

Venezia e *Trieste*, complesso da cui è più facile attuare il collegamento Mediterraneo - Mar del Nord e da cui si dirama l'unica linea ferroviaria dal mare verso l'interno della Jugoslavia.

In Grecia abbiamo il *Pireo* e *Salonica* che copre un ampio retroterra e che si trova allo sbocco del Vardar servendone perciò la valle che, insieme a quella contigua della Morava, è la più importante via di penetrazione dal Sud verso Belgrado e l'interno della Jugoslavia.

Fra i porti mediterranei asiatici ricorderemo quello di *Costantinopoli*, *Smirne* che, pur avendo un retroterra montuoso e non servito da numerose ed importanti comunicazioni, è tuttavia la principale via di penetrazione verso l'interno; ed ancora *Iskanderun*, *Tripoli di Siria*, *Beirut*, *Hatifa*, ecc.

Intendiamo alludere alle rotte marittime che dal Continente americano (e viceversa) sono seguite per far giungere merci e passeggeri in Europa.

Naturalmente queste rotte non hanno più l'importanza di un tempo quando la navigazione a vela era strettamente legata alle condizioni fisiche del mare (correnti, maree, venti, ecc.) e alla morfologia costiera (foci fluviali, rade, golfi, stretti, ecc.). Oggi si può quasi dire che, con la propulsione meccanica, le rotte sono, almeno come affermazione generale, subordinata alla volontà umana e sollecitate dalle ragioni economiche degli scambi fra i diversi paesi.

Tuttavia, a parte la convenienza di seguire il cammino più breve o quello più agevole, o quello economicamente più redditizio, esistono sempre dei promotori che si debbono doppiare e che perciò debbono essere muniti di fari, dei luoghi con cui bisogna prendere contatto per il rifornimento del carbone e della nafta, degli stretti che occorre superare, dei tonagli di cui occorre tener conto, delle correnti marine da considerare, dei ghiacci galleggianti che vanno alla deriva, ecc. ecc.

Perciò una certa dipendenza dalle condizioni dell'ambiente marino esiste sempre e se la via delle navi non è così strettamente legata al mare come quella dei mezzi terrestri al terreno, tuttavia si possono sempre individuare dei fasci di comunicazioni attraverso le estese marine che congiungano fra loro i porti più importanti, riunendo le singole rotte delle navi in obbedienza a comuni necessità (vedi fig. 2).

Per il nostro ragionamento ci interessa soprattutto il *fascio di rotte oceaniche* che attraverso l'Atlantico Settentrionale, collega l'Europa agli Stati Uniti, e viceversa, partendo dai principali porti cui abbiamo accennato, dell'Inghilterra, del Mar del Nord, delle coste francesi e dei paesi del Mediterraneo, per far capo ai grandissimi porti di Nuova York, Boston e Filadelfia.

Esso è il più importante del mondo, dato che collega regioni ad elevata densità di popolazione, dotate di produzioni ricche e variate e le sue rotte mutano alquanto da

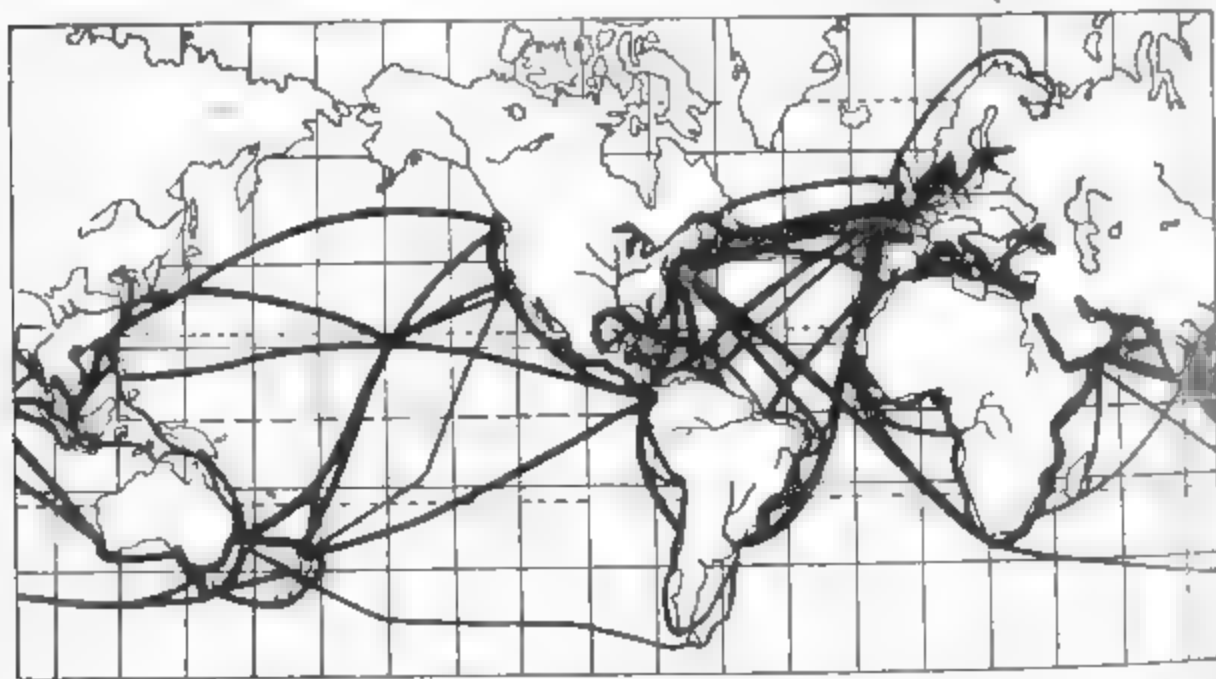


Fig. 2. - Le principali rotte oceaniche.
(Da MIGLIORINI: *La terra e le strade*)

stagione a stagione e tra l'andata ed il ritorno a causa delle nebbie, per approfittare dei venti dominanti (da Gibilterra a Nuova York la via d'andata passa a Sud delle Azzorre, mentre quella di ritorno passa a Nord), ed a causa degli iceberg per cui esiste un apposito servizio di vigilanza disimpegnato dagli Ice Patrols. Permette un collegamento rapido, dato che oggi le navi impiegano 7-8 giorni nel viaggio.

Un altro fascio di notevole importanza è quello che dall'Europa Occidentale e Gibilterra si dirige ai principali porti dell'America Meridionale (e viceversa), e che si può riallacciare, attraverso il Mediterraneo, all'altro che da Suez si dirige ai paesi asiatici congiungendo così l'Atlantico all'Oceano Indiano e Pacifico.

Naturalmente poi il Mediterraneo, data la sua caratteristica di mare interno, è solcato da un'infinità di rotte che congiungono i suoi porti fra di loro, e dalle sue aperture, Gibilterra e Suez, si diramano vie per tutti i paesi del mondo.

CONSIDERAZIONI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI FRA EUROPA OCCIDENTALE E STATI UNITI.

Dopo questi brevi cenni rivolti ad illustrare le caratteristiche più salienti di due degli elementi principali che individuano un collegamento marittimo, porti (1) e rotte, passiamo a qualche considerazione che i fattori geografico-politici e militari della presente situazione possono suggerirci.

Cominciamo in prima col dire che, a questo scopo, distingueremo, per evidenti ragioni di dislocazione geografica e per differenti interessi politico-strategici, due zone: quella dell'Europa Occidentale e Centrale con incluso il Mediterraneo Occidentale e quella degli Stati aderenti al Patto Balcanico, di firma recente.

Per quello che riguarda la prima di queste zone possiamo affermare che i porti che l'interessano sono disposti su una linea parabolica che dall'istmo di Petsamo arriva fino a Trieste. Questa linea parabolica, che racchiude nel suo interno tutti gli Stati interessati della zona, ha il suo fuoco nella Germania Occidentale cioè nel classico terreno d'incontro fra Occidente ed Oriente quello in cui, in deprecabile ipotesi, dovrebbe svilupparsi un futuro eventuale conflitto e sul quale perciò converge l'attenzione generale.

Ritornando alla suddivisione dei porti europei che abbiamo considerato, questa zona può contare ai fini militari, su quelli del Mare del Nord e su quelli europei del bacino mediterraneo, integrati dai porti francesi ed inglesi che si affacciano sulla Manica e sull'Atlantico.

A proposito però dei porti del Mare del Nord, che sembrerebbero i più qualificati per lo stabilimento ed il mantenimento delle linee di comunicazione che ci interessano, occorre fare delle particolari considerazioni.

Noteremo, innanzi tutto, che il Mar del Nord costituisce, con i paesi che lo circondano, una vera e propria regione geografica contraddistinta da una notevole unità dal punto di vista fisico.

Dalle montagne inglesi ad Ovest, dalle Ardenne e dalle masse montagnose della Germania centrale a Sud Ovest, dagli altipiani danesi e norvegesi a Nord Est, le pendici discendono infatti lentamente verso le grandi pianure dell'Inghilterra, del Belgio, dell'Olanda, della Germania settentrionale e della Danimarca, che circondano a loro volta un mare dal fondo piatto e di piccola profondità, il Mare del Nord.

(1) Abbiamo considerato solo una parte dei porti, quella cioè europea, mentre, a rigor di logica, avremmo dovuto considerare anche quelli americani. Ma questi ultimi non interessano gli scopi che ci siamo prefissi col seguente lavoro.

Per gli stretti legami che intercorrono fra Geografia e Strategia è evidente che questo bacino è da considerarsi come un unico scacchiere strategico, uno scacchiere strategico in cui, data l'attuale situazione politica, è da prevedere debba avvenire il primo urto fra le parti contrapposte, nella deprecabile ipotesi di un conflitto.

Ora i porti che abbiamo considerato (Amburgo, Brema, Amsterdam, Rotterdam, Anversa), si trovano tutti ad una distanza che varia dai 40 km di Amburgo ai 5-600 di Anversa, dall'attuale linea di demarcazione sovietica (1) senza contare che essi sono tutti sotto la minaccia del saliente che il punto di raccordo delle linee di demarcazione inglese, americana, russa fa a Nord di Eisenach.

Formuliamo perciò le nostre riserve sulle probabilità che possono avere questi porti di mantenere attive con la necessaria sicurezza le linee di comunicazioni europee con il resto del mondo, almeno finché la situazione non sia sufficientemente chiarita fino alla Polonia. Tanto più che si sa che l'Unione Sovietica sta costruendo una moderna flotta da battaglia abbondantemente fornita di sottomarini, ed abbiamo visto nell'ultima guerra l'importanza che la cooperazione fra sottomarini e aerei in partenza dagli aeroporti danesi e norvegesi ha avuto per i Tedeschi. Rendendosi appunto conto di tutto questo, i comandi del NATO hanno organizzato nel mese di settembre 1952, l'esercitazione « Mainbrace » proprio allo scopo di studiare la difesa del settore Nord europeo e controllare le difficoltà insite nella necessità di appoggiare dal mare forze terrestri che combattano nel settore, assicurando le rotte dal largo e dalla costa e la lotta anti-sottomarina e antimine.

Per quello che riguarda i porti inglesi di questa zona, con Londra in testa, diremo che anche per essi è da prevedersi una forte limitazione di attività dovuta all'azione nemica, senza contare che, per assolvere una funzione europea, essi debbono sempre contare sui porti cui abbiamo precedentemente accennato, almeno per tutto quello che non sia materiale aereo o trasportabile per aereo. Per quello invece che riguarda i porti francesi della Manica e dell'Atlantico, si tratta in gran parte, come abbiamo visto, di porti a capacità logistica limitata e che la permettono loro solo una funzione secondaria nella enorme impresa di mantenere aperte le vie di comunicazione europee con il resto del mondo ed in particolare con l'America.

A nostro modo di vedere, restano, quindi, a questo scopo, solo i porti europei del bacino mediterraneo ed in particolare i porti italiani. Essi sono infatti difesi e protetti dalla cintura alpina che li isola dalla regione delle grandi pianure, terreno ideale per i movimenti delle unità corazzate che nell'ultima guerra vi hanno scorrazzato in lungo ed in largo, del tutto indipendentemente dallo scacchiere italiano che ha dato così una prova altamente significativa della sua autonomia.

La loro disposizione geografica inoltre è tale da permettere il collegamento a raggiera e per la via più breve con tutte le nazioni del Patto Atlantico della zona, Francia, Paesi del Benelux, Germania, Austria ed anche, come vedremo, con la Jugoslavia (2).

Uno sguardo alla cartina n. 4 ci convincerà facilmente di ciò.

La loro attrezzatura logistica è notevole e tale da offrire le più ampie possibilità

(1) La distanza Amburgo - Anversa per mare è di 385 miglia, quella Amburgo - Rotterdam di 324.
(2) Ciò è di capitale importanza, come diremo anche più avanti, per la manovra del ribaltamento che costituisce una importantissima funzione di comando.



Fig. 3. - Le principali strade italiane.

Tutto insomma concorre a dare alla nostra organizzazione portuale un carattere d'importanza fondamentale (1).

Non è inopportuno ricordare qui le parole che l'ammiraglio Carney pronunciò il 20 marzo 1952 a commento di esercitazioni di aero-cooperazione nel Mediterraneo: «Se le nostre navi fossero cacciate dal Mediterraneo, non si vede come le nazioni europee ed anche gran parte dell'Africa, potrebbero evitare lo sfacelo. Se una tale eventualità dovesse prodursi, nessuna vittoria su nessun altro fronte potrebbe compensare questa perdita...».

Da tutto quanto abbiamo precedentemente detto, nascono naturalmente molteplici problemi fra cui primeggiano quelli a carattere militare (difesa dei porti dall'aria, difesa del baluardo alpino, ecc. ecc.), ma noi continueremo il nostro discorso sempre solamente sul filo delle considerazioni a carattere geografico.

E a proposito di quest'ultime ci sarebbe da chiedersi: l'attuale nostra rete di comunicazioni, ferroviarie e stradali, in condizione di assolvere il compito che la nostra particolare posizione geografica ci assegna?

L'esame della cartina annessa potrà aiutarci e da essa e da quella n. 4, si può subito rilevare come esista, allo stato attuale, un orientamento generale delle comunicazioni tale da consentirci il collegamento diretto con le nazioni interessate e da noi sopra citate.

Per quanto invece riguarda la capacità logistica di tali comunicazioni, l'esame di alcuni dati di geografia economica ci dice subito che mentre le comunicazioni ferroviarie possono, in linea di massima, essere anche rispondenti a future necessità di traffico notevolmente superiori a quelle del tempo di pace, la rete stradale è invece per la più gran parte, inadeguata.

Osserviamo infatti che le arterie destinate a percorsi internazionali ricalcano, nel loro insieme, i vecchi tracciati preesistenti al motore a scoppio, sviluppandosi pressoché integralmente in superficie, con percorsi lunghi, tortuosi, spesso ardui a seguire, che stancano guidatori e logorano macchine, che impongono forti consumi di carburanti e di lubrificanti e che, inoltre, specie nella stagione invernale, sono intralciati e talvolta addirittura bloccati dalla neve.

Anche all'interno, ed ai fini di convogliare i traffici nelle più differenti direzioni la situazione non è rosea perché la nostra rete stradale dimostra indubbi segni di invecchiamento e di superamento ed alcune arterie vitali (come ad esempio l'autostrada pedemontana da Torino a Trieste, costruita soltanto fino a Brescia e da Padova a Venezia) prima ancora di essere completata sono già insufficienti allo scopo per cui furono create.

E' perciò da augurarsi che i numerosi progetti di viabilità che bollano in pentola (Traforo del Monte Bianco, traforo del Gran S. Bernardo, traforo del Sempione, costruzione di itinerari internazionali, adeguamento e potenziamento della rete nazionale, ecc.) possano trovare sollecita attuazione in modo tale da rendere pienamente idonea la nostra Nazione ai compiti cui può essere chiamata dai suoi impegni attuali e che la sua posizione geografica le impongono.

Per quello che riguarda i Paesi che costituiscono il fianco meridionale del blocco atlantico e che in omaggio alle funzioni che possono essere chiamati a svolgere in seno all'alleanza, hanno stretto più forti legami politici col Patto Balcanico diremo subito

(1) Il trasporto della sede del Logistics Command americano da Amburgo a Livorno ci sembra una prova evidente di questo assunto.

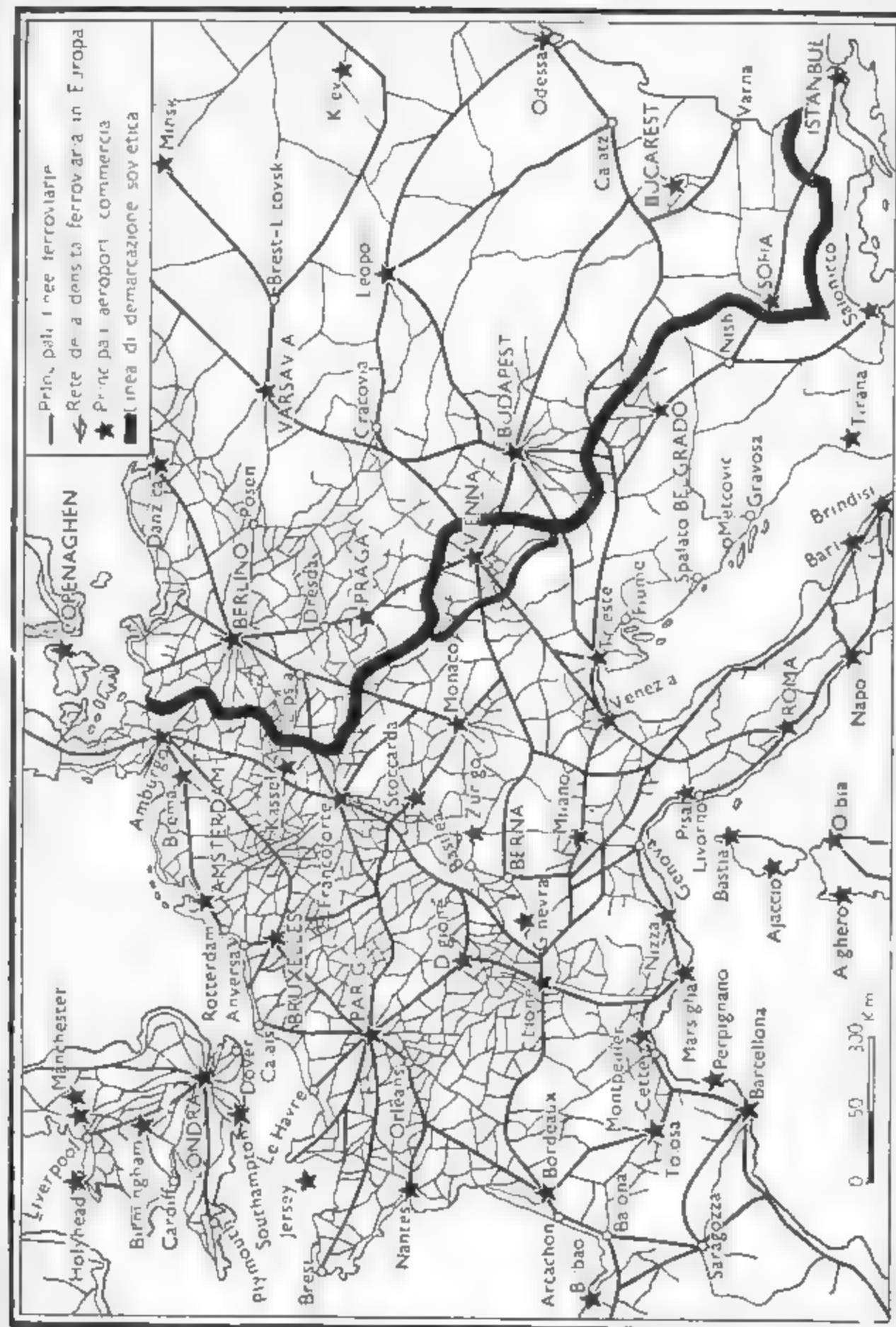


Fig. 4. Ferrovie ed aeroporti in Europa.

che anche qui l'Italia è destinata a giocare, a nostro parere e fidandosi sempre su considerazioni a carattere solamente geografico, una parte significativa.

Difatti l'unica ferrovia di qualche importanza ai fini che consideriamo che penetri nell'interno della Jugoslavia e la traversi tutta congiungendo il porto di Trieste con quello di Salonicco, proviene proprio dall'Italia (vedi figura 4) facendo appunto capo a quel sistema di porti cui abbiamo accennato prima e che perciò, anche da questo, vede potenziata la sua funzione di alimentatore del sistema atlantico, specialmente e particolarmente sotto l'aspetto della *manovra dei rifornimenti*, concetto questo della massima importanza ai fini militari e tale da costituire uno dei più efficaci e potenti mezzi di intervento in una situazione bellica, a disposizione del Comando Supremo.

Delle altre ferrovie che esistono in Jugoslavia infatti, la Spalato-Zagabria fa capo ad un porto di capacità logistica molto limitata e se può assolvere una funzione sussidiaria per i collegamenti con la parte più settentrionale dell'Jugoslavia, il suo impiego per la parte rimanente del paese, quella a contatto con l'Ungheria, la Romania e la Bulgaria, sarebbe anacronistico.

Anche il tronco ferroviario che si distacca dalla Trieste-Salonicco per dirigersi in Austria per Maribor, è evidentemente, inadatto allo scopo.

Tutto quanto precede può aiutarci, in parte, a comprendere perchè l'Italia abbia dichiarato fermamente il proprio interesse per il recente Patto Balcanico da cui non può restare esclusa, e spiega anche la preoccupazione americana di regolare la grossa questione in sospeso fra Italia ed Jugoslavia (Trieste) nella quale tutto ciò non può essere ignorato ai fini di un'utile intesa fra le due Nazioni.

Proseguendo il nostro discorso sulle possibilità di collegamento che esistono in questo fianco meridionale dell'Europa «atlantica» diremo che, come abbiamo visto, la Grecia può contare sui grandi porti del Pireo e di Salonicco anche se le comunicazioni verso l'interno del paese e verso la Jugoslavia, si riducono in fondo ad una sola linea ferroviaria che a Salonicco si dirama da una parte verso Costantinopoli, dall'altra verso Belgrado da cui poi raggiunge Trieste e l'Italia.

Per quello che riguarda l'attrezzatura portuale della Turchia diremo che essa non è molto brillante perchè i soli porti sull'Egeo e sul Mediterraneo Orientale cui facciano capo delle ferrovie sono *Costantinopoli e Scutari, Smirne, Mersin*, oltre ai piccoli approdi di Izmit e Bandırma sul Mare di Marmara. E' vero che la Turchia potrebbe valersi anche della ferrovia che da Alessandria in Egitto, traversa la Palestina, il Libano e la Siria, ma questo collegamento ci sembra molto aleatorio.

Tuttavia pensiamo che, dato il ruolo che questo settore potrà essere chiamato ad assumere, i prodigi della tecnica moderna potranno rimediare a molte deficienze per metterlo in grado di svolgere il suo compito. Tanto più che recentemente (18 agosto 1952) la città di Smirne è stata scelta come sede del Quartiere Generale delle Forze alleate di terra dell'Europa del Sud-Est ed è probabile che nella stessa zona venga anche installato un Quartier Generale delle forze aeree tattiche alleate, il che non potrà non tradursi anche in miglioramento delle comunicazioni con l'interno di tutta la Turchia, potenziando così notevolmente il Porto di Smirne.

I COLLEGAMENTI AEREI.

Oltre ai collegamenti marittimi, occorre considerare al nostro scopo, anche quelli aerei.

Dalla prima traversata dell'Atlantico, che fu la prima impresa che dette la misura esatta della parte che sarebbe stata riservata in futuro in questo campo all'aereo, compiuta

senza scalo e da solo da Lindberg nel maggio 1927, ad oggi molto cammino è stato fatto in campo tecnico sì che nessuno si sogna di compiere alcunchè di eccezionale usufruendo dei numerosi servizi di linea che oggi traversano l'Atlantico, per recarsi in America.

Non solo ma anche il volo America Europa e viceversa, attraverso le regioni polari artiche, ha perso il suo carattere di eccezionalità ed i tempi occorrenti vanno continuamente diminuendo permettendo già di intravedere un non lontano futuro in cui essi saranno eccezionalmente bassi.

Tuttavia, per gli scopi che ci interessano, dobbiamo dire che questo genere di collegamento non acquista importanza notevole se non nel caso di trasporto di determinate quantità di uomini o di alcune particolari merci. Nel campo tattico o strategico, invece, riveste un'importanza vitale specie dal punto di vista del trasferimento di unità aeree operative, destinate ad intervenire nelle operazioni belliche.

Ad ogni modo quello che ci preme far notare, è che anche gli aeroplani restano sempre legati al suolo per esplicare le proprie funzioni ed hanno perciò bisogno di aeroporti (o di adroscafi), che occupano scampie spazi considerevoli, ove sia possibile atterrare e ripartire su piste di cemento, di riparare i guasti e rifornirsi di combustibile, di conoscere lo stato del tempo e le sue previsioni, ecc. ecc.

Ecco perchè la distribuzione geografica di detti aeroporti riveste tanta importanza e deve essere attentamente considerata dal punto di vista delle operazioni belliche, sia ai fini logistici che d'impiego.

Tanto più che l'ubicazione degli aeroporti presenta sempre non poche difficoltà e dipende da molti fattori (terreno pianeggiante, possibilmente asciutto, conveniente distanza da coline od altri ostacoli, ecc. ecc.) e, come i porti, essi non si improvvisano. Ma se osserviamo la *cartina n. 4* in cui abbiamo cercato di riportare alcuni dei principali aeroporti europei che esplicano funzioni d' collegamento (in dal tempo di pace, vediamo che la loro distribuzione geografica ed il loro numero e tale da assicurare senza preoccupazioni, il collegamento con tutte le parti del mondo.

Se vogliamo dare uno sguardo molto rapido alla situazione dei collegamenti aerei europei in tempo di pace, diremo che le comunicazioni fra l'America Settentrionale e l'Europa si svolgono lungo la rotta fra gli aeroporti di Gander (Terranova) e di Shannon (Irlanda) o Prestwick in Scozia (linee italiane, inglesi, scandinave, francesi, olandesi, svizzere ed americane) quest'ultima diretta all'India.

Si appoggiano invece alle Azzorre (S. Maria) le linee americane dirette all'Oriente attraverso i paesi del bacino del Mediterraneo e le linee inglesi dirette alla costa del Pacifico dell'America Latina.

I nostri aeroporti della Malpensa presso Milano e di Ciampino, sono collegati direttamente con Nuova York, col Medio Oriente e con l'America Latina.

Sulla rotta dell'Atlantico Meridionale, seguendo prima la costa africana fino a Dakar e poi quella brasiliana, volano le linee per i paesi dell'America Latina (linee italiane, francesi, scandinave, argentine, brasiliane, olandesi, svizzere, ecc.)

Questo per non parlare che delle rotte attraverso l'Atlantico verso le Americhe ma l'Europa conta anche molteplici collegamenti aerei con l'Africa e l'Asia senza considerare quelli numerosissimi nell'interno del Continente.

L'intenso traffico specialmente di uomini ma anche di merci leggere o pregiate (si pensi che nel 1952 sono stati calcolati «in aria» sulle sole rotte dell'Atlantico Settentrionale quasi 500 mila passeggeri) è garanzia di un'attrezzatura efficiente ed all'altezza

delle richieste che potrebbero verificarsi ai fini logistici e a degli aeroporti che dei relativi impianti.

S'intende che per quello che riguarda invece la distribuzione degli aeroporti dal punto di vista militare dell'impiego, il discorso potrà anche essere differente in quanto l'aviazione militare, per assolvere i propri compiti tattici o strategici, potrà servirsi sì dell'attuale organizzazione commerciale (importantissima, come abbiamo detto prima, ai fini logistici e tale da non potersi assolutamente improvvisare), ma, poichè le sue esigenze sono di un carattere del tutto particolare, ecco che si renderà indispensabile la creazione di un'altra organizzazione che integrerà magari la prima ma che da essa differirà perchè non saranno più i caratteri della geografia economica a determinarla, bensì le esigenze operative.

Ma non è nostro compito adentrarci in questo campo.

Concludendo perciò il nostro lavoro potremo così riassumere le nostre osservazioni:

a) lo scacchiere europeo è di importanza preminente ai fini della strategia atlantica;
b) il suo collegamento con gli S.U.A. ed in genere col continente americano è, ai fini bellici, una necessità assoluta e vitale come è stato anche dimostrato dalla guerra 1914-18 e dall'ultima 1939-45;

c) esso non può essere che marittimo od aereo. Quello marittimo è di maggiore importanza e per la sua attuazione assume particolare valore la penisola italiana, anche nei riguardi dell'Jugoslavia, Stato membro del Patto Balcanico.

d) i presupposti geografici che sono alla base di ogni collegamento marittimo od aereo e le realizzazioni pratiche cui essi hanno dato luogo nella storia secolare d'Europa, sono tali e di così grande valore da assicurare il collegamento dell'Europa con il resto del mondo, in qualsiasi situazione d'emergenza dovesse presentarsi.

Geopolitische Ueberlegungen zur Verteidigung Europas. (Considerazioni geopolitiche sulla difesa dell'Europa). *Magg. gen. A. L. Ratcliffe.* Wehrwissenschaftliche Rundschau, fasc. 8, 1953.

A causa del cattivo impiego fattone durante gli ultimi anni, il concetto di geopolitica era caduto in discredito soprattutto quando è stato abbinato alla famosa frase d'effetto « spazio vitale »: così afferma l'A., conosciuto scrittore di cose militari, nel dare inizio al suo interessante studio.

Ma poi, prosegue, si è fatto finalmente strada un più obiettivo giudizio che considera le situazioni e gli sviluppi politici in connessione alle condizioni geografiche ed etniche che in particolare si riferiscono a quella parte di politica che viene definita strategia. Le riflessioni sulle situazioni e le possibilità politiche e militari, considerate sotto il punto di vista geo-politico, non si limitano comunque alla sola descrizione geografica dello spazio, ma si estendono alle particolarità dell'economia, del traffico, del clima e delle ricchezze del suolo e, non per ultimo, a quelle politiche. D'altra parte l'importanza della geografia politica è, fra l'altro, riconoscibile negli sforzi che ogni Stato fa per raggiungere la supremazia sul mare, il dominio dello spazio aereo o nella gara di ricerca del carbone, del petrolio, dell'uranio. Da tale ordine di idee, ed ammesso l'attuale raggruppamento delle forze, viene conseguente il farsi la domanda se e fin dove i fattori geo-politici possono influenzare lo sviluppo di una guerra futura. Seguendo questo pensiero non si intende entrare in argomento alla probabilità politica di un terzo conflitto mondiale.

Nel dopoguerra, lo sviluppo tecnico ha necessariamente imposto nuovi modi di valutare le condizioni geo-politiche: lo sviluppo del mezzo aereo, in particolare, ha sensibilmente ridotto l'importanza dello spazio, quanto meno quello aereo, che sta a fondamento di ogni piano strategico. Fra le infinite possibilità, non si può prevedere quale inizio avrà la guerra futura, ma se si ammette che d'ambo le parti le operazioni avranno inizio con l'impiego dell'aviazione strategica, nell'intento di spezzare le reni all'avversario inferendogli violenti colpi sui centri di armamento e sul sistema di comunicazione, prima che il suo esercito abbia avuto il tempo di realizzare un'operazione decisiva, allora i primi obiettivi d'attacco russi saranno presumibilmente i grandi territori industriali degli S.U.A. e le città portuali della costa orientale americana. Questi obiettivi sono raggiungibili sia dalla Siberia orientale, sia attraverso il Polo Nord. Naturalmente, anche le grandi città europee, comprese quelle dell'Inghilterra, verranno contemporaneamente attaccate.

La reazione, che non mancherà certamente d'immediatezza, tenterà di colpire le basi aeree dell'aviazione russa, i centri d'armamento e di traffico compresi nella zona di influenza sovietica. Oggi, non esiste più alcun punto del territorio dominato dai Russi che non si trovi compreso nel raggio d'azione dei bombardamenti americani. Il raggio d'azione dell'aereo a reazione rende la condotta di guerra tra un parte e l'altra del globo terrestre del tutto naturale. La velocità e lo sfruttamento delle grandi quote danno nuove possibilità d'impiego anche ad una aviazione numericamente inferiore; ad esempio, questa potrà impiegare dei singoli aerei recanti delle bombe atomiche. Nella guerra aerea totale non sarà neppure possibile la difesa e nemmeno controllare continuamente o quasi gli infiniti spazi nelle tre dimensioni.

Ma dove potrà essere il fulcro delle operazioni terrestri russe?, si chiede l'A.. Intanto non è affatto certo che l'Europa debba assolutamente essere il teatro principale delle operazioni conseguenti ad una aggressione sovietica, ma se lo si vuol ammettere, allora, per considerazioni politiche e geografiche, l'attacco avverrà nella pianura settentrionale con l'intenzione operativa di raggiungere, attraverso il territorio della Ruhr ed i passaggi sul Reno, in ampia fronte il Canale e la costa atlantica. E' presumibile che tale operazione sarà accompagnata da attacchi contemporanei in Scandinavia ed in Tracia e forse anche in Italia.

Un attacco sovietico contro la Norvegia, prosegue l'A., potrebbe avvenire con l'intento di eliminare una minaccia sul fianco delle armate operanti nell'Europa centrale. La sua riuscita aprirebbe ai sommergibili sovietici il Mar Baltico e procurerebbe loro ottime basi nei fiordi norvegesi, liberi dal ghiaccio. Con la conquista della Norvegia il fianco settentrionale della difesa dell'Europa non avrebbe più sostegno.

In possesso della base di Murmansk - Petsamo, l'Unione Sovietica dominerebbe gran parte dell'Oceano Artico e così si assicurerebbe le vie di comunicazione marittime settentrionali per il lontano Oriente e realizzerebbe la possibilità di attaccare con le forze navali, attraverso il Capo Nord, in Atlantico. Però, secondo le esperienze della seconda guerra mondiale, le potenze occidentali, fintantochè rimangono padrone delle Spitzbergen possono, con l'aviazione e la marina, opporsi efficacemente, in quanto una linea di blocco od uno sbarramento di mine da Capo Nord fino alla barriera dei ghiacci a settentrione, possono essere facilmente realizzate. Un attacco diretto attraverso la frontiera russo-norvegese è meno probabile perchè verrebbe rallentato dalle difficoltà del terreno in Finlandia e nella stretta lingua di terra tra il Lyngø-Fiord ed il triangolo norvegese.

finnico-svedese verrebbe incanalato in maniera pericolosa o, quanto meno, l'avanzata sarebbe esposta con il fianco verso il mare.

Per una rapida conquista della Norvegia, tendente soprattutto a tagliare il paese in due e ad impadronirsi delle basi aeree strategiche esistenti, le truppe sovietiche dovrebbero transitare attraverso la Finlandia e la Svezia (Laponia): ed è poco probabile che questi due paesi lo consentano. Ma per la stessa ragione, un colpo di mano preventivo contro questi due Stati può essere sempre possibile, soprattutto nell'intento di assicurarsi il tergo verso il Mar Baltico e d'impadronirsi del ponte terrestre scandinavo settentrionale.

Queste considerazioni pongono in rilievo come la neutralità di questi due Paesi avrebbe un senso soltanto se essi disponessero di una forza militare che costituisse un grave rischio per l'aggressore che intendesse violarla: e ciò non è il caso né della Finlandia né della Svezia. Questi due Stati affermano la loro ideologica parentela con il mondo libero ma si comportano, a causa della pressione sovietica per questo motivo, altrimenti. Indubbiamente, e in particolare la Svezia, essi si difenderanno con tutte le loro forze contro un attacco russo ma, a causa della libertà di alleanza che si sono riservate, l'aiuto delle potenze occidentali giungerebbe troppo tardi per evitare loro di divenire campo di battaglia.

Di per se stessa anche la forza difensiva della Norvegia è debole ma essa ha un potente alleato nella imponente natura del terreno. Stavanger, nella parte sud-occidentale, dista in linea d'aria da Kirkenes, nella parte nord-orientale, 1760 km (come da Amburgo ad Algeri). Le scarse ferrovie e strade non hanno importanza strategica. Estese foreste, larghi fiordi, strette valli e monti scoscesi rendono difficili le operazioni terrestri e particolarmente l'impiego di truppe motorizzate. Invece, le condizioni climatiche, anche durante l'inverno, sono favorevoli all'aviazione.

Le condizioni geografiche della Norvegia rendono possibile una difesa con probabilità di successo con le forze a disposizione e con i rinforzi che può ricevere dal mare; esse danno al paese una particolare importanza quale base per la condotta della guerra sul mare e nell'aria.

La Danimarca, congiuntamente alla Norvegia, protegge gli stretti di accesso al Mar Baltico che è, analogamente al Mar Nero, un mare interno. E qui, come là, l'Unione Sovietica è il maggior Stato rivierasco, ma le vie d'uscita dell'uno e dell'altro non sono sotto il suo controllo. Evidentemente, la strategia sovietica si preoccupa di come aprire queste porte chiuse, in caso di guerra. Se ciò avvenisse, i sommergibili russi potrebbero minacciare le vie di comunicazione dell'Occidente sia nel Mediterraneo che nell'Atlantico. In questo parallelo di particolarità geografico-strategiche, la guardia che la Turchia monta al Bosforo ed ai Dardanelli è di uguale importanza di quella della posizione chiave norvegese-danese sul Belt, Sund e Kattegat.

L'importanza strategica del Mar Baltico per la difesa dell'Occidente appare dalla visione data dall'Europa come penisola del blocco continentale eurasiatico. Tanto più un esercito d'invasione s'inoltra in questa penisola, verso occidente, tanto maggiormente i suoi fianchi e le sue vie di rifornimento sono soggette agli attacchi dal mare. Il Comando atlantico, in possesso del Mediterraneo e del Mar Baltico, può intraprendere via mare lo spostamento del fulcro da sud verso nord e viceversa.

Il Mar Baltico, contrariamente al settore del Mare del Nord, le cui coste — a prescindere dalle foci dei fiumi — sono inadatte agli sbarchi e costituiscono un vallo protettivo militare della terraferma e consente di mascherare l'obiettivo di avanzata sul mare, non

conosce maree ed è pressoché libero da correnti, la spiaggia è quasi dappertutto pianeggiante e gli sbarchi sono ovunque possibili.

L'Unione Sovietica, tenendo conto di questa situazione, provvede a fortificare la costa da Kronstadt fino a Riga, da lei controllata. Per l'Unione Sovietica il Mar Baltico è la base di ogni operazione nel settore scandinavo. In caso di guerra esso costituisce un'importante via di rifornimento per le armate operanti nell'Europa centrale.

Sia per il Mar Nero sia per il Mar Baltico la Russia esige al principio del « mare clausum » per l'accesso delle navi da guerra degli Stati non rivieraschi. Essa considera quindi come minaccia l'accesso al Mar Baltico di forze navali britanniche od americane e la loro visita a Istanbul.

Punto per punto, la politica sovietica segue il suo scopo di far divenire il Mar Baltico un mare interno russo. All'inizio di un conflitto essa non perderebbe tempo, anche con l'impiego della forza, per realizzare quanto non le è riuscito ottenere prima. Il dramma iniziatosi con l'eliminazione dei Baltici, proseguito, raggiungendo il suo apice, con lo sterminio degli Estoni, dei Lettoni e dei Lituani e con la cacciata dei Pomerani e dei Prussiani orientali, minaccia di ultimare con la distruzione dei Finlandesi e degli Svedesi.

Più favorevole che non sul fianco settentrionale della Comunità difensiva atlantica si presenta la situazione politica e militare nell'Europa sud-orientale.

La Jugoslavia, la Grecia e la Turchia, riunite nel Patto Balcanico, formano un poderoso arco che dalla Stiria raggiunge il Kurdistan, e costituisce non soltanto uno sbarramento contro un'espansione russa in direzione del Mediterraneo e dell'Asia Minore, ma anche una base operativa contro il fianco ed il tergo di un esercito attaccante il settore centrale dell'Europa. Invero, l'Unione Sovietica ha recentemente rinunciato alle pretese territoriali sul Kurdistan turco ed ha annunciato che sta esaminando il suo atteggiamento nei confronti della questione degli Stretti, ma in caso di una guerra generale vi è la possibilità di un attacco della Bulgaria — testa di ponte russa nei Balcani — nell'intento di avanzare fino al Mar Egeo e così aggirare i Dardanelli. Una striscia di soli 80 km di territorio greco e turco separa, nella Tracia, la Bulgaria dal mare. La riuscita di un tale attacco scardinerebbe il fianco meridionale della difesa europea, minaccerebbe le posizioni turche all'uscita del Mar Nero e, con la penetrazione dei sommergibili russi nel Mediterraneo, minaccerebbe le comunicazioni vitali delle potenze occidentali con il medio ed il lontano Oriente.

Con la conclusione del Patto di Ankara le possibilità di un'offensiva russa nei Balcani e nell'Asia anteriore si sono ridotte. La Bulgaria e la Romania sono fiancheggiate dalla Jugoslavia, l'Albania è isolata. I monti della Bosnia ed i Balcani, alti e poco facilmente transitabili, favoriscono la difesa. Gli eserciti dei tre Stati alleati sono buoni combattenti e già in tempo di pace sono quantitativamente più forti di quanto non lo sarà mai l'esercito europeo. Essi trovano il loro appoggio nelle forze navali ed aeree americane, inglesi ed italiane ammassate nel Mediterraneo orientale e nelle basi aeree in Italia, Nord Africa e Cipro.

A causa della sua forma di governo la Jugoslavia non potrà divenire membro del Patto Atlantico; praticamente però è un elemento nel fronte difensivo europeo di importanza militare da non sottovalutare. E' pertanto d'importanza decisiva che le tensioni tra la Jugoslavia e l'Italia per la questione di Trieste vengano eliminate, o quanto meno per il momento, affinché non sussista qui un pericolo di rottura.

Nell'Asia Minore gli alti monti che giungono fino alle coste rendono difficile uno sbarco russo in grande stile. L'altopiano anatolico dà all'interno della Turchia il carattere di una fortezza naturale. Il bastione orientale, la provincia di Kars (Kurdistan), di fronte alla Transcaucasia sovietica, è un paese montagnoso di 2-3.000 m di altitudine, che può essere considerato imprendibile. Per la sua difesa sono concentrate nella parte nord-orientale del paese le migliori truppe dell'esercito turco. Il loro rifornimento materiale è assicurato a mezzo di una strada strategica, costruita con gli aiuti americani, che attraverso l'Asia Minore porta da Alessandretta sul Mediterraneo alla frontiera turco-russa sul Mar Nero.

Di particolare importanza sono le basi aeree dell'aviazione strategica americana non soltanto nei confronti dei campi petroliferi sul Mar Nero e dei territori industriali russi meridionali. Nel caso di un attacco russo nell'Europa centrale, Varsavia sarebbe il centro del sistema dei rifornimenti sovietici: in linea d'aria dista 1.300 km sia dalla base aerea strategica di Sola (Stavanger) in Norvegia, sia dai campi d'aviazione turchi. Gli aerei a reazione coprono questa distanza in un'ora e mezzo circa.

Se, nell'attuale situazione politico-militare, il fianco settentrionale della difesa europea può considerarsi assicurato e quello meridionale come ben protetto, invece nel settore centrale europeo si apre una larga breccia a causa dell'insufficienza di forze terrestri, che non si è ancora riusciti a colmare.

L'aviazione americana è bensì abbastanza forte per stendere uno schermo aereo protettivo al di sopra dell'Europa centrale, partendo a raggiera dalle sue basi strategiche, ma, a prescindere dalle esperienze coreane, dovrebbe essere acquisito che non è possibile fermare un esercito del tipo di quello russo con le sole forze aeree.

E' improbabile che l'Unione Sovietica possa attaccare l'Europa centrale di sorpresa con le forze dislocate in Germania, in Austria e negli Stati satelliti confinanti. Anche ammettendo dei successi iniziali, un simile attacco non riuscirebbe a raggiungere i suoi obiettivi operativi, anzi l'esercito invasore, la cui azione potrebbe essere anche fermata o respinta, sarebbe posto in una posizione pericolosa dagli attacchi aerei sulle sue retrovie. Ma, se l'Unione Sovietica, per la preparazione di un attacco muovesse ingenti forze dall'interno della Russia verso occidente, un tale movimento, che durerebbe qualche mese ed esigerebbe almeno una mobilitazione parziale, non riuscirebbe a passare inosservato ai servizi d'informazione occidentali. Quali itinerari di trasporto, a prescindere dal Mar Baltico, esistono soltanto tre ferrovie strategiche: Leningrado - Vilna - Königsberg, Mosca - Minsk - Varsavia, Charkov - Lemberg - Brunn - Praga.

L'esercito russo, per quanto senza grandi esigenze, necessita di munizioni, carburante, parti di ricambio, armi e viveri. Questo indispensabile rifornimento, da effettuarsi attraverso 2.000 km di linee ferroviarie di scarsa capacità, costituisce uno dei più gravi problemi per l'esercito sovietico, senza contare che le vie di comunicazione possono essere interrotte dall'attività dei partigiani.

Per molto tempo ancora il problema dei trasporti in Russia, a causa o nonostante le grandi masse di uomini, costituirà il tallone di Achille di una condotta di guerra offensiva sovietica. E' verità intuitiva che il numero assume un valore soltanto quando è posto in rapporto allo spazio ed alle condizioni tecniche di trasporto.

Ma anche con ingenti forze, sia che queste siano immediatamente disponibili oppure affluenti in tempo indefinibile, non sarebbe possibile una difesa dell'Europa centrale da un attacco russo su fronti coniugati. Il rappresentarsi la lotta di due fronti d'eser-

cito è un travisare le possibilità reali; e ciò vale anche per la sopravvalutazione della bomba atomica quale arma assoluta o quasi.

Per la difesa dell'Europa centrale è di grande importanza che l'esercito sovietico si trovi in possesso di una posizione-chiave fortificata in Boemia dalla quale può operare in ogni direzione. Per contro mancano nella pianura europea settentrionale dei settori di sufficiente robustezza ai quali possa appoggiarsi una difesa. I fiumi europei, resi navigabili, da tempo hanno perso il loro carattere di ostacolo geografico-militare: tutti i fiumi d'Europa, dalla Loira alla Beresina e dalla Schelda al Danubio ed al Po, sono stati, nelle ultime guerre, difesi e molto facilmente superati dall'attaccante. Anche tutti i sistemi fortificati che si potrebbe pensare di costruire non hanno alcun valore per la difesa, come dimostra il destino delle linee Maginot, Metaxas e Stalin nonché quelle del Vallo occidentale e del Vallo atlantico. Verrebbero sfondate in pochi giorni oppure sarebbero aperte da tergo a mezzo di sbarchi aerei.

Il pensiero di sottrarsi verso Occidente con azioni di ritardo e di guadagnare tempo cedendo terreno fino a che il potenziale bellico americano possa essere efficace, è difficilmente realizzabile con le forze attualmente a disposizione. Le masse delle armate russe attaccanti su ampie fronti potrebbero manovrare e mettere in crisi i difensori, anche se questi possono essere più mobili. Ma per compiere ampi movimenti manca la profondità di spazio ed un piano operativo di questo genere potrebbe condurre molto presto i difensori in vicinanza della costa atlantica.

In caso di un attacco russo sarebbe importante poter concentrare, il più intatta possibile, la forza difensiva dell'Occidente, in una posizione centrale, naturalmente forte, per poi potere, con l'afflusso di riserve mobilitate, passare alla controffensiva. Ma la zona difensiva deve possedere una conveniente ampiezza in modo da non poter essere completamente accerchiata; la rete delle comunicazioni deve corrispondere evidentemente alle esigenze operative.

Una posizione di limitata estensione v'è nello Schleswig Holstein per la difesa del Canale del Baltico settentrionale e della Danimarca. Questa posizione, appoggiata d'ambo i lati al mare, senza essere nel suo complesso naturalmente forte, abbisogna però di un'organizzazione in profondità.

In Olanda v'è la possibilità di realizzare, a difesa della foce del Reno, un « ridotto d'acqua » protetto dalla rete dei numerosi canali, fiumi e lagune, che manterrebbe la copertura del tergo con l'Inghilterra.

Altri progetti di creare posizioni difensive nei Monti centrali tedeschi, nella zona montuosa del Weser o nell'Eifel, con il compito di rallentare l'avanzata nemica o di incanalare a mezzo di una difesa elastica, condurrebbe soltanto ad uno sminuzzamento delle forze già di per sé esigue. L'importanza di simili « frangi-flutti » non dovrebbe essere sopravvalutata.

Invero potranno darsi altre possibilità di difesa con l'ulteriore armamento delle potenze occidentali specialmente se all'attacco sovietico precederà un periodo di tensione durante il quale potrà essere avviata la mobilitazione. Ma qualunque possa essere l'intenzione operativa del Comando del NATO, la Germania sarà sempre il campo di battaglia di una futura guerra, fintanto che l'Occidente non sarà abbastanza forte per rintuzzare, con immediate ed efficaci contromisure, un'aggressione sovietica ovunque essa si avveri.

Nel confronto dell'inferiorità militare dell'Occidente si fa riferimento all'importanza decisiva dell'aviazione strategica e si giunge alla conclusione che un'aggressione da parte

dell'Unione Sovietica sarebbe per questa un suicidio, fintantochè gli S.U.A. posseggono la indiscussa superiorità aerea quantitativa e qualitativa. Ma, a prescindere dal fatto che, come la storia del mondo insegna, fino al più recente passato, si possono registrare dei casi di suicidio da parte dei popoli, le sorprese nei riguardi della potenza dell'aviazione russa non si possono escludere. E non è neppure certo che la condotta della guerra aerea strategica sia in condizione di decidere la futura guerra.

Una regione montagnosa difficilmente transitabile sul fianco settentrionale, una fortezza naturale di notevole estensione a sud, delle coste molto articolate, le possibili imprese sulle retrovie avversarie possono favorire la sicurezza delle vie di rifornimento sul mare, una rete di basi aeree strategiche coprente tutta la Terra, la possibilità di spostare il fulcro delle operazioni attraverso le vie marittime, lo sfruttamento delle risorse di materie prime di tre continenti — attività queste imponenti nel bilancio della difesa dell'Europa!

Ma anche nelle più favorevoli condizioni geografiche difensive per una fruttuosa difensiva — conclude l'A. — è necessario un minimo di forze militari di immediato impiego. Nessun comandante atlantico può assumersi la responsabilità di mantenere l'Europa fintantochè questa premessa non è realizzata e — detto con espressione geopolitica — fino a che il rapporto tra potenza e spazio non sussista veramente e chiaramente.

G. D

Nachkriegsentwicklungen im Panzerbau. (Sviluppi post-bellici nella costruzione dei mezzi corazzati). *Cap. di cav. ris. F. L. von Senger und Etterlin.* — Wehrwissenschaftliche Rundschau, fasc. 7, 1953.

Nell'accingersi alla disamina sugli sviluppi post-bellici nella costruzione dei mezzi corazzati, l'A. — noto scrittore di cose militari — dice subito che nell'immediato dopoguerra, in argomento, non si sono avute delle grandi novità, degne di rilievo. Soltanto nel 1951 appariva una serie di nuovi tipi, i quali però mostravano delle grandi analogie fra di loro: e ciò starebbe a dimostrare come siano stati ovunque raggiunti dei buoni comuni limiti di rapporto tra lo spessore della corazza, la potenza di fuoco e la forza del motore.

Nell'Unione Sovietica, il carro armato « Josef Stalin I », già in distribuzione fin dal 1944, mostrava di aver raggiunto un certo grado di perfezione di sviluppo: il suo cannone da 12,2 cm era, allora, superiore a tutti gli altri in uso, nel mentre la sua idoneità a percorrere ogni terreno e la sua corazzatura corrispondevano all'incirca a quella del tedesco « Tiger ». Costruito sul telaio del vecchio carro I e del suo successore 85, il J.S.I mostrava ancora qualche deficienza sia nel dispositivo di puntamento sia nel motore. Il successivo J.S.II portava già delle modifiche e il J.S.III attuale è notevolmente diverso dai precedenti tipi specie nella parte esterna: sia il cassone che la torre corazzati sono costituiti da piani obliqui a 45° circa non soltanto nel senso orizzontale ma anche in quello verticale, cosicchè la parte frontale ha assunto una forma a punta che fino ad allora nessun altro tipo aveva. Il calibro del cannone è stato aumentato a 12,8 cm, come il tedesco 43 del « Jagdtiger ». I tipi II e III fanno parte dell'attuale armamento standard delle truppe corazzate sovietiche.

La Russia sovietica è l'unico paese che nel dopoguerra ha sviluppato il cannone d'assalto. Attualmente è ancora in distribuzione il SU 152, posto su telaio del carro 1

ma, secondo notizie stampa, sarebbe già stato allestito un nuovo tipo da 42 tonn con un obice da 17,5 cm, di probabile provenienza americana.

Nella categoria dei carri medi pare che si sia verificato un arresto: l'ottimo T 34, durante la guerra era stato successivamente armato con cannoni sempre più pesanti. La lunghezza in calibri del cannone da 7,62 cm saliva da 30,5 a 41,5. Così il T 34/85, armato con un cannone da 8,5 cm L/53, saliva in conseguenza al peso da 26 a 30 tonn. Il sovraccarico sul telaio aumentava di nuovo quando tale armamento veniva sostituito dal cannone da 10 cm L 44 e poi ancor più nel tipo T 44 armato con cannone da 12,8. E' quindi prevedibile che, con tale aumento di peso, sia diminuita la sua mobilità.

Nell'esercito sovietico sono ancora in uso numerosi carri-caccia dei tipi SU 85 e SU 100 — sottotipi del T 34 — armati di cannoni da 8,5 e 10 cm. In ragione della loro alta manovrabilità e per la bassa sagoma questi mezzi sono ancora delle ottime armi controcarri.

I primi esemplari del carro armato standard S.U.A. — « General Sherman » — furono per breve tempo in Libia, in mano britannica, superiori ai carri III e IV tedeschi. Dopo di allora questo tipo veniva migliorato con l'armamento di un cannone da 7,62 cm L/52 che rimase però sempre inferiore al tedesco 7,5 cm L/70 del « Panther » e del 8,8 cm L/71 del « Tiger ». Si tentava di superare queste due b. d. f. con un cannone da 9 cm L/50, ma i prototipi T 25 E 1 e T 26 E 1 non fecero più a tempo.

Nel dopoguerra, nel conformarsi alle esperienze fatte, le costruzioni si orientavano soprattutto a migliorare la potenza di fuoco e la mobilità. Il problema della corazzatura, invece, passava al secondo posto, anche se lo scopo ultimo degli studi tendevano all'armonico rapporto dei tre fattori. Inizialmente venivano preferiti cannoni a grande Vo: accanto al cannone M 3 da 9 cm L/50 veniva sviluppato il 9 cm T 54 con una L di circa 70 calibri ed una carica di lancio pressochè doppia.

Secondo il concetto americano la mobilità di un carro comprende la mobilità strategica e tattica, la sicurezza meccanica ed il raggio d'azione. Se durante la guerra i carri furono sovraccaricati di peso con cannoni sempre più pesanti, influenzandone negativamente la potenza di rendimento, nel successivo dopoguerra si provvedeva a costruire motori più piccoli e leggeri ma più potenti di quanto non lo fossero gli originali, mentre le ruote motrici venivano spostate verso la parte posteriore, guadagnando in peso. Nella forma esterna si preferivano sagome di minor altezza e superfici oblique.

Si giungeva così, attraverso il « Pershing », al « General Patton ». Il suo cannone da 9 cm corrisponde press'a poco al tedesco 8,8 cm. I primi esemplari del M 46, furono seguiti dal M 47 e dal M 48. Questo carro fa parte attualmente dell'armamento standard di quelle truppe del NATO che non sono state ancora dotate del carro britannico « Centurion ».

Presso Chrysler, Delaware, è ora allo studio un carro armato pesante di oltre 70 tonn (T 43) che dovrà essere armato di un cannone da 12 cm; sembra dubbio però che un mezzo di tale specie possa essere distribuito alle truppe in breve volgere di tempo.

Attraverso lo sviluppo del carro leggero M 24 è stato costruito il tipo « Walker Bulldog », che è giunto alle truppe nel 1951. Il suo lungo cannone a tiro rapido da 7,62 cm è munito di dispositivo di puntamento e di stabilizzazione giroscopici e di un motore con raffreddamento ad aria che sviluppa una velocità massima di 65 km/h. Lo si può condurre con una mano sola ed ha il movimento completamente automatico; con la sua potenza di fuoco e mobilità, ed un peso di 26 tonn, corrisponde al « Panther »; è acrottrasportabile e presumibilmente sarà destinato ai reparti corazzati da esplorazione.

Nel mentre nelle nuove costruzioni ci si è mantenuti sul binario tradizionale, nel settore dei carri armati di fanteria si sono registrate delle novità. L'ottimo M2, carro da esplorazione semicingolato, ancora in dotazione, non può più rispondere alle esigenze moderne. Dopo i tipi M39 e M44, si è giunti, ora, al M18 E1 nel quale sia il telaio che il motore ed il movimento sono molto migliorati. E' armato da 2 mitragliere contraeree da 12,7 mm poste nella torretta d'osservazione. Nonostante la sua alta sagoma offre però limitate possibilità nella lotta contro altri mezzi corazzati.

In America viene data notevole importanza allo sviluppo del carro armato anfibio, per sbarchi. L'ottimo automezzo da trasporto Mk II LVT A2 pare venga mantenuto in servizio.

L'artiglieria è abbondantemente munita di affusti semoventi. Questi in uso durante la guerra (1 e F.H. S.F. M8 da 7,5 cm su telaio «Command» e 1 e F.H. S.F. M7 da 10,5 cm su telaio «Sherman») sono stati sostituiti dall'obice da 10,5 cm su affusto semovente unitario M45. Un altro affusto semovente unitario serve per l'obice e per il cannone da 15,5 cm, per l'obice da 20,3 cm e per l'obice da 24 cm.

Nel settore dei carri armati di fanteria la Gran Bretagna si è avviata su di una nuova strada, abbandonando il vecchio tipo («Brenn-Carrier») che si era dimostrato superato già durante la guerra ed in Corea. Il risultato di questo nuovo indirizzo si è palesato nell'interessante costruzione del «Saracen» di Alvis, Coventry. Le caratteristiche di questa costruzione è data dagli interassi uguali; le sei grosse ruote sono appese a barre di torsione longitudinali; il motore Rolls-Royce imprime al carro, del peso di 10 tonni, una notevole velocità. Leggermente corazzato, armato da 1 mitragliera cal. 30 posta nella torretta girevole, consente il trasporto di un gruppo di fucilieri. Sarà dato in distribuzione ai battaglioni di fanteria corazzata e motorizzata delle brigate corazzate e probabilmente anche ai reparti corazzati esploranti.

In Francia si sono seguite altre strade ancora. Nel 1951 è apparso il tipo «Foch» che mostra grandi somiglianze col «Jagdpanther» tedesco. Il cannone da 10 cm Renault non è però posto in torretta bensì nella parte frontale, che è fortemente inclinata. Il risparmio nel peso così raggiunto va a beneficio della potenza del motore il quale, con i suoi 1.000 HP, fornisce 20 HP/tonno. Questo rapporto è da considerare quale massimo attualmente raggiungibile in carri di questa classe.

Contemporaneamente è stato messo a punto un carro armato leggero, l'AMX «Turenne». Ha una corazzatura relativamente leggera ma sviluppa, con notevole potenza di motore, una grande velocità. Il cannone da 7,5 cm in torretta girevole dovrebbe rispondere a tutte le esigenze, ma non può essere paragonato al 7,62 cm del «Walker Bulldog» americano. E' stato ideato come carro-caccia celere ed è anche idoneo a compiti di esplorazione: per il momento ne sono in distribuzione soltanto pochi esemplari.

La Svizzera ne ha ordinato un notevole numero in sostituzione e completamento del carro-caccia T38, per le sue brigate celeri. Anche la Svezia si interessa a questo tipo di carro. Ciò nonostante questi tipi non sono giunti alla produzione in serie perché gli aiuti americani necessari non sono stati concessi, allo scopo di mantenere l'unità dell'armamento nelle forze del NATO.

Dalla breve esposizione fatta sullo sviluppo tecnico dei carri armati appare che:

1. - Anzitutto i quattro tipi di carri armati in dotazione alle truppe dei vari eserciti (Josef Stalin III, Patton, Centurion, Foch), nei confronti delle loro prestazioni, sono

pressoché uguali. Tutti hanno all'incirca lo stesso peso di 50 tonni e cannoni che pur oscillando tra il calibro 8,4 e 12,4 cm nella loro efficacia si corrispondono.

2. - Inoltre, la classe dei carri armati medi, tra le 26 e 40 tonni, non ha avuto sviluppo. Questi tipi (Sherman, Comet, T34) non sono più idonei a portare dei calibri ora sufficienti contro carri pesanti e d'altra parte la loro mobilità è così limitata che lo svantaggio del debole armamento non è neppure compensato da una maggior mobilità. Pertanto è presumibile che questa classe sia destinata a scomparire.

3. - Infine, si registra la ricomparsa dei carri armati leggeri da 12 a 25 tonni (Walker Bulldog, Turenne), di grande mobilità, ciò che li rende non soltanto ottimi mezzi di difesa contro i tipi pesanti ma anche contro tutte le armi di difesa controcarri, con evidente minor onere di rifornimento e di spese di costruzione. E, non per ultimo, è da considerare che essi sono gli unici che attualmente sono aerotrasportabili: e forse in ciò sta la ragione principale di questa nuova tendenza.

Nel mentre l'aviazione e l'artiglieria sono in piena trasformazione, la costruzione dei carri armati è rimasta ai vecchi elementi costruttivi, migliorati soltanto nella qualità e nella quantità. Il rapido sviluppo della tecnica non ha avuto alcuna influenza sul carro armato, anzi, si può dire che lo ha influenzato negativamente.

Esperienze americane hanno accertato che gli effetti letali della esplosione atomica sono molto attenuati se gli uomini si trovano dietro lo schermo di una corazza. Pertanto gli equipaggi dei carri armati sono, subito dopo i soldati in trincea, i meglio difesi dall'onda di pressione e di calore ed anche dalle radiazioni attive.

Durante i primi cinque mesi di guerra in Corea, il Corpo chimico S.U.A. ha fornito all'aviazione ben 2 milioni di libbre di polvere di napalm. Allo scoppio le bombe al napalm spruzzano del liquido incendiario in un raggio di 100 m di larghezza per 300 di lunghezza. Lo sviluppo di calore a 1.500° incendia ogni cosa che si trova in tale spazio: i carri armati nord-coreani colpiti scomparivano letteralmente. Non è noto se sia già stato trovato un mezzo di protezione per i carri armati; se però questo esiste è dubbio se il carro armato possa essere ancora subito impiegabile.

Il radar del ricognitore aereo è in condizione di reperire in ogni situazione meteorologica il concentramento di carri armati. Per questo la riunione di essi ed il loro mascheramento è reso difficilissimo, nel mentre non è neppure possibile disporre la loro protezione diretta.

Lo sviluppo delle armi a razzo è avvenuto fino ad ora ad esclusivo vantaggio della difesa controcarri, terrestre ed aerea. Il cannone senza rinculo da 10,5 cm dell'esercito americano sfonda qualsiasi corazzatura ad una sufficiente distanza.

I mezzi di visibilità notturna consentono il fuoco anche durante la notte; essi sono molto efficaci fintantoché l'avversario non ne possiede di analoghi. In caso contrario essi conseguirebbero la distruzione dei mezzi irradianti.

Nel mentre quasi tutte le innovazioni moderne sopradette hanno influenza negativa sulla corazzatura e potenza di fuoco del carro armato, sul terzo elemento costruttivo — il movimento — esse hanno imposto un limite decisivo. Il primo elemento della mobilità — la velocità — ha raggiunto il suo limite massimo. La velocità è il fattore principale della mobilità strategica che è premessa essenziale della superiorità in guerra. I successi tedeschi in Polonia ed in Francia sono da ascrivere ad essa. Con la motorizzazione di tutto l'esercito, il carro armato ha perso, fin da allora, questa sua superiorità. Esso sarà certamente troppo lento allorquando sarà posto a confronto con i trasporti aerei.

strategici di armata (300-400 km/h); i movimenti dei reparti di carri armati sono evidentemente legati al terreno (20 km/h).

Ma se l'arma corazzata non può più ormai riprendere la precedente sua mobilità strategica, ciò nonostante essa può, fino ad un certo punto, prendere parte al movimento a mezzo del trasporto aereo. Il limite di carico del trasporto aereo si aggira sulle 30 tonnellate; forse questo peso potrà essere aumentato. Ma i carri leggeri così trasportati si troveranno di fronte ad un avversario terrestre molto più forte, ammesso evidentemente che tale avversario sia in posto o nelle vicinanze dello sbarco, oppure si troverà di fronte ad altri carri avversari aerotrasportati di analoga potenza. Pertanto, l'ulteriore sviluppo dei carri da trasporto aereo sarà soprattutto indirizzato a realizzare sempre maggiore potenzialità di mobilità e di fuoco.

Si palesa così — prosegue l'A. — una prima distinzione in categorie: carri armati terrestri e carri armati aerotrasportati. Se il criterio della mobilità strategica è considerato decisivo, allora all'arma corazzata legata al terreno non può più essere attribuito una grande importanza. Ma i carri armati aerotrasportabili saranno sempre e soltanto un'aliquota di quel raggruppamento di forze che può portare la decisione, in quanto è decisiva soltanto quell'arma che unisce la superiorità della potenza di fuoco con quella della mobilità. Quale importanza potrà avere l'arma corazzata in questo raggruppamento e quale aspetto avrà questo, oggi, non è ancora possibile dire: troppi problemi ne rendono comunque difficile la realizzazione.

L'A. conclude finalmente il suo brillante esame accennando al problema dello scopo della guerra che, a suo dire, è contemporaneamente il problema del carro armato. Questo diminuirebbe in misura con la quale lo scopo di guerra si identifica nella distruzione del potenziale bellico. Il nuovo sistema dell'accerchiamento verticale consente presumibilmente l'impiego del mezzo di lotta decisivo direttamente contro il centro del potenziale nemico. E' poi da vedere se il carro armato appartiene in tal caso a questo mezzo decisivo di lotta, oppure se è preferibile trasportare sul punto decisivo, per via aerea, alcune centinaia di uomini anziché un carro armato medio.

La tecnica ha già aperto alla strategia delle dimensioni nel tempo e nello spazio nelle quali il carro armato, di non importa quale tipo, non può più avere un ruolo decisivo. L'immagine dell'efficacia decisiva di grosse unità corazzate nella lotta terrestre, che la teoria ancora rappresenta nei confronti di tali dimensioni, oggi non è più giustificabile.

G. D.

Airborne assault by an infantry division. (La divisione aeroportata nell'attacco).

Ten. col. art. G. M. Kinzer. — Military Review, ottobre 1953.

L'articolo si propone di esaminare la concretezza delle correnti di pensiero che sostengono la possibilità di condurre attacchi dall'aria con normali divisioni di fanteria trasportate su elicotteri, e inoltre di prendere in considerazione alcuni dei vantaggi che deriverebbero alle forze terrestri dall'impiego di unità di fanteria in operazioni di aviosbarco a obiettivi limitati, usufruendo di mezzi aerei organici dell'esercito.

Premesse indispensabili per un tale impiego della divisione di fanteria sono: la possibilità di conferire all'elicottero caratteristiche di veicolo bellico; la disponibilità di

tali mezzi; la capacità della divisione ad assolvere tale compito con un minimo di addestramento specifico e di modifiche strutturali.

Il progresso finora raggiunto dal nuovo mezzo, e la possibilità di produzione rapida in serie, assicurano il trasporto del grosso della divisione, escludendo soltanto alcuni materiali pesanti (carri armati e trattori).

I più grossi elicotteri, infatti, trasportano 40 uomini o un carico di 6-8 tonnellate.

Le loro caratteristiche principali possono così riassumersi:

- maggiore facilità di atterraggio rispetto agli stessi paracadutisti;
- possibilità di raggiungere gli obiettivi da rotte defilate,
- grande manovrabilità;
- possibilità di volare in condizioni meteorologiche avverse;
- buona velocità di crociera, ma limitato raggio d'azione (80 km), che rende, almeno per ora, necessario il contemporaneo impiego di aerei da trasporto ad ala fissa;
- vulnerabilità analoga a quella degli aeroplani normali;
- costo inferiore a quello degli aerei ad ala fissa.

Ciò premesso, è chiaro che l'elicottero può essere, anzitutto, considerato senz'altro il mezzo della «cavalleria volante» del futuro.

Quanto all'assegnazione organica, in considerazione della sua limitata autonomia, esso è un mezzo tattico-logistico adatto essenzialmente per l'esercito e poco per l'aviazione. In tal senso si sono infatti conclusi gli accordi fra il Segretario per l'esercito e quello dell'aeronautica americani.

Esaminando ora le possibilità di trasporto di una divisione di fanteria, che come è noto differisce assai poco da quella aeroportata, si può concludere che gli elicotteri consentono di portare sugli obiettivi la stessa entità di forze e mezzi che si possono lanciare col paracadute o caricare su aerei d'assalto, salvo alcuni adattamenti per quanto si riferisce a pezzi controcarri e contraerei.

Circa l'addestramento al movimento per via aerea, esso è ormai incluso nei normali programmi per le forze terrestri: con lievi nozioni complementari si può passare dalla tecnica dei trasporti con aerei ad ala fissa a quella con elicotteri.

La maggiore mobilità acquisita in tal modo dalle forze terrestri, con propri mezzi organici, valutata alla luce degli immortali principi dell'arte della guerra, comporta i seguenti vantaggi: aumentata flessibilità per la scelta degli obiettivi; semplificazione dei metodi di cooperazione aeroterrestre e aumentata libertà d'azione del comandante terrestre, conseguente all'unitarietà del comando; maggior possibilità di iniziativa, di manovra, di concentrazione offensiva, di economia delle forze, di sorpresa e di sicurezza.

In conclusione, l'esperienza ha dimostrato che l'elicottero da 8 tonnellate è un mezzo specificamente idoneo per azioni aeroportate e che con tale mezzo è possibile il trasporto del grosso della divisione di fanteria. Assegnandolo, inoltre, in organico all'esercito, si ottiene indubbiamente un potenziamento della capacità operativa delle forze terrestri, sia in offensiva sia in difensiva.

Tuttavia, allo stato attuale della tecnica, la limitata autonomia dell'elicottero non gli consente di sostituire integralmente gli aerei da trasporto normali: ciò sarà possibile soltanto quando il suo raggio d'azione sarà aumentato di almeno 4-8 volte.

G. V.

V A R I E

Sommari di Riviste

GIORNALE DI MEDICINA MILITARE

Luglio-agosto 1953.

W. Parri: *Sulla reazione diagnostica della cancerosi*; Ventura e Della Belfia: *Contributo alla terapia streptomycinica della meningite tubercolare*; C. Musilli: *Contributo allo studio delle fratture chiuse delle vertebre cervicali e sul loro trattamento con trazione diretta sullo scheletro*; L. Giuliani: *L'ibernazione*; Fusco e D'Arpe: *Lo shock traumatico inquadrato in base alle odierne concezioni fisioterapiche, cliniche e terapeutiche*; L. Manfredi: *Lesioni traumatiche del corpo*; M. Duranti: *Un caso di tendinite calcarea del sopraspinoso*. Rubriche varie.

BOLLETTINO DI GEODESIA E SCIENZE AFFINI.

Luglio-agosto-settembre 1953.

N. Franchi: *Sul collegamento geodetico della Sardegna al Continente attraverso la Corsica*; C. Trombetti: *Macchine e strumenti di restituzione*; U. Bartorelli: *Il sistema coordinato di punti-luce per il rilevamento stereofotogrammetrico di traiettorie*; F. Albani: *Sulla necessità di eseguire preventivamente il calcolo grafico-numerico qualora i punti da determinare non risultino interni ad un poligono o rete già compensata*. Rubriche varie.

RIVISTA MARITTIMA.

Agosto-settembre 1953.

A. Servello: *Piccola storia tecnica della navigazione*; O. Tazzari: *Obbiettivazioni da « al di là del muro »*; A. Tronì: *La marina mercantile dell'U.R.S.S.*; L. Argiero: *Contatori a scintillazione per la scoperta e la misura della radioattività*. Rubriche varie.

RIVISTA AERONAUTICA

Agosto 1953.

F. Affronti: *L'atmosfera terrestre*; F. Bassi: *C.D.E. - Croce e delizia*; L. Candela: *Contributo ai lavori sull'ordinamento del Ministero della Difesa*; A. Giannini: *Assistenza agli aeromobili in pericolo e inchieste sui sinistri d'aviazione*; A. Lodi: *Il personale militare femminile dell'aeronautica americana (W.A.F.)*; P. Pernazza: *Facciamo il « punto » sull'astronavigazione aerea*; A. Pirozzi: *Tutela giuridica dei terzi estranei al volo vittime di incidenti aerei*. Rubriche varie.

INDICE GENERALE PER L'ANNO 1953

ARTICOLI, NOTE E PROPOSTE

POLITICA MILITARE E CONDOTTA DELLA GUERRA

	Pa.	Pag.
L'influenza del fattore economico nella preparazione degli Stati Maggiori - GAETANO LA ROSA	3°	340
Che cosa è la C.E.D. - MARIO CONTI	6°	625
La funzione strategica nel Mediterraneo - PIETRO MARAVIGNA	7° 8°	743
Che cosa significa la C.E.D. - GIOVANNI BROGGI	10	1007
L'aviosbarco nell'evoluzione della strategia - ANDREA CUCINO	11	1084

ORGANIZZAZIONE, ADDESTRAMENTO E IMPIEGO

DELLE VARIE ARMI

Il forzamento e la difesa dei corsi d'acqua - PAOLO SUPINO	1	
Armonizzazione dell'addestramento della fanteria e dell'artiglieria - CORRADO SAN GIORGIO	1°	20
Note sull'organizzazione dei campi d'arma di fanteria - ATTILIO QUERCIA	2	128
Problemi pratici connessi con l'impiego delle mine e dei campi minati - MARIO SASSI	2°	141
Note circa una dottrina d'impiego delle unità corazzate - PAOLO SUPINO	3°	251
Artiglieria da campagna e mortai nella difesa del caposaldo - MACCIORINO ANFOSSO	4°	418
Qualche consiglio ai Quadri delle unità minori sull'arte del comando - ATTILIO QUERCIA	5°	541
Posizioni e sistemi difensivi - PAOLO SUPINO	6°	636
Aspetti e soluzioni del problema del movimento - PIETRO STEINER	6°	649
Operazioni di aviocontatto - WALTER PAVIOLO	6°	687
Dottrina tattica, metodi di addestramento e organizzazione delle scuole nell'ambito della C.E.D. - ALBERTO LI GOBBI	7° 8°	716
L'ordinamento dell'artiglieria e le esigenze di fuoco organizzato nella battaglia moderna - ENRICO RAMELLA	7° 8°	782
Posizioni d'arresto e capisaldi controcarri - PAOLO SUPINO	9°	861
Il caposaldo. Concentrazione di potenza o cerchio di fuoco - MACCIORINO ANFOSSO	9	944
Le forme di intervento dell'artiglieria e dei mortai - UMBERTO PAGNONI	10°	989
Scelta ed addestramento degli ufficiali osservatori avanzati - VINCENZO FIACCAVENTO	10°	1006
L'apertura di varchi nei campi mirati - OTTAVIO DI CASOLA	11°	1075

Dinamismo operativo e caratteristiche di grandi unità moderne - PAOLO SUPINO	12"	1171
Il caposaldo - GILDO VERA	12"	1184
Addestramento al tiro controcarri - GERARDO LIBERTI	12"	1195

ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DEI SERVIZI

Il servizio sanitario nell'ambito di una armata in guerra - GIACOMO MAZZENGA	2	154
Ancora della « Cassa Ufficiali » - PIETRO DE GIORGIO	3	180
Il servizio riparazioni auto nella divisione di fanteria - GUIDO BALANZINO	3	221
Organizzazione dei servizi nella difesa su ampia fronte - MARIO CIPITELLI	10"	979
Il servizio della Pubblica Informazione della Difesa - ALBERTO MORO	10"	1014
Il decentramento amministrativo sui Comandi militari - AMERICO MENGHINI	10	1030

ESPERIENZE BELLICHE

MEMORIE, BIOGRAFIE, POLEMICHE, ECC.

Lo sbarco anglo-americano in Sicilia e la difesa dell'isola - EMILIO FALDELLA	1"	27
Il generale Umberto Uti - GIUSEPPE MANCINELLI	2"	111
Strategia alleata e suoi errori nel secondo conflitto mondiale - PIETRO MELLANO	2"	114
Una divisione ternaria all'attacco - Chazepetowka 5-14 dicembre 1941 - PIETRO PALLOTTA	3	307
Considerazioni sulla battaglia di Cassino - ANDREA CUCINO	3	372
S. Martino patrono della fanteria - VINCENZO LONGO	5	500
Il compito delle truppe da montagna nella strategia della campagna di Norvegia - ANDREA CUCINO	5	537
La 3ª Divisione Celere « Principe Amedeo Duca d'Aosta » nella seconda battaglia difensiva del Don (dicembre 1942-febbraio 1943) - ROMOLO GUERCIO	6	660
Esperienze di una campagna di guerra - Russia 1941-43 - PIETRO PALLOTTA	7-8	774
Strategia e tattica dell'esercito finlandese nella campagna del 1939-40 - ANDREA CUCINO	9"	859
Motorizzati contro corazzati (Sserafimowitsch 30 luglio-8 agosto 1942) - PIETRO PALLOTTA	12	1207

ARGOMENTI TECNICI E SCIENTIFICI

Note sul mortaio da 81 - GERARDO LIBERTI	1"	43
Qualcosa di nuovo nel campo della trazione elettrica: l'elettrogiro - CARLO VARESE	1	73

Ancora sui grafici per il tiro con i mortai da 81: i grafici definitivi - RENZO GIULIANO	2	201
Nuovi procedimenti per la determinazione e designazione degli obiettivi e per l'osservazione tattica e del tiro - GIACOMO FATUZZO	3	272
Contributo scientifico al governo del personale. Lo psicogramma di idoneità dell'A. S. mediante il test Rorschach reso collettivo - GAETANO SALVETTI	4	290
Televisione elettronica - ANDREA PINTIROLI	3	354
Schemi nuovi di macchine a corrente continua speciali - ANTONIO CARRELLI	4	475
Approssimazione con cui deve essere misurata una base per il rilievo di una rete di artiglieria divisionale - ERNESTO LENZI	4	447
Note sul tiro delle compagnie mortai - GERARDO LIBERTI	5"	517
Sul carico di sicurezza delle strutture in legno specie nei riguardi delle opere militari - LUIGI BARCO	5"	577
Esame della strumentazione Fatuzzo per la determinazione e designazione degli obiettivi e per la osservazione tattica e del tiro - UMBERTO PAGNONI	6	656
Note sul cambiamento di unità di misura aerologica - RINALDO RAUTI	6	713
Correzioni negli organi elastici idropneumatici ed idraulici delle artiglierie e dispositivi idonei a ridurle o eliminarle - CARLO ARENAJAN e CATENO BRUNDO	7-8	803
Edifici per le camerate nella caserma - ETTORRE PITTINI	7-8	812
Divagazioni sull'impiego dei proietti razzo campali - MARIO GUIDI	9"	875
Ulteriori precisazioni su taluni nuovi procedimenti per la determinazione e designazione degli obiettivi e per l'osservazione tattica e del tiro - GIACOMO FATUZZO	9"	888
Metodo microchimico alla lastra di ottone per la identificazione e dosaggio dei principali aggressivi chimici - FERNANDO APOLLONI	9	910
La ventilazione delle gallerie autostradali - CESARE CODEGONE	9	916
Le correzioni del tiro relative alla densità dell'aria e al vento - GIUSEPPE BOFFA	9"	929
La cromatografia applicata all'analisi degli esplosivi - ENZO BRANCI MARTE e EUGENIO PELIZZA	10"	1021
Zone scaricate e zone influenzate nei terreni perforati - CARLO BECCHI	10"	1026
Della sicurezza delle truppe dal tiro della propria artiglieria - SERGIO PALOMBARINI	11"	1089
Dei velivoli ad ali girevoli - EMANUELE SEQUI	11"	1121

VARIE

Le esigenze della difesa nella pianificazione nazionale, regionale e urbana - GIUSEPPE STELLINGWERFF	1"	63
Esito del concorso a premi per l'anno 1952	2	109
La industrializzazione del Mezzogiorno in rapporto alle esigenze della difesa - GUALTIERO MAZZEI	4	411
Risorse italiane di minerali strategici - LUIGI PERETTI	4"	458
Comuniato	5"	517
Presentazione	5"	507

Il IX Congresso nazionale della strada e la difesa - GIUSEPPE STELLINGWERFF	5°	549
Concorso a premi indetto dalla « Rivista Militare » per l'anno 1953	6°	623
Bisogni e beni nell'economia bellica - GAETANO LA ROSA	7°-8°	794
Concorso a premi indetto dalla « Rivista Militare » per l'anno 1953	9°	857
Sul contributo del metano alla difesa nazionale - GIUSEPPE STELLINGWERFF	11°	1109
Il diritto penale militare nel quadro della C.D.E. - ALESSANDRO CELENTANO	11°	1132
L'armistizio di Pan Mun Jom - GIOVANNI PARLATO	12°	1207

LETTERE AL DIRETTORE

Il caposaldo, concentrazione di potenza o cerchio di fuoco? - MAGGIORINO ANFOSSO	9°	944
--	----	-----

RECENSIONI

(Libri)

Le truppe italiane in Corsica, prima e dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 - GIOVANNI MAGLI	1°	88
5ª Armata americana - MARTE W. CLARK	1°	89
I Cavalieri di Malta nella tradizione e nelle opere - Dott. MARIO COSTARELLA	1°	93
Crispin's Day - PEIGH HOWARD	1°	94
Politica estera sovietica - ANDREI VISCINSKI	1°	96
Nella terra di Mao-Tse-Tung - Padre CARLO SUIGO	1°	97
Marche - TOURING CLUB ITALIANO	1°	99
Carta Generale d'Italia (Venezia Tridentina, Cadore, Carnia) - TOURING CLUB ITALIANO	1°	100
Storia delle Fanterie italiane - EDOARDO SCALA	2°	218
Il dramma del maresciallo Cavallero - CARLO CAVALLERO	2°	220
Nuove speranze in un mondo che cambia - BERTRAND RUSSEL	2°	222
Il Codice dell'esercito - EDMEO GIANNINI e FRANCESCO VALORI	2°	224
Forces de la France - WEYGAND	2°	225
L'équipement des territoires français d'outre-mer - MINISTÈRE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER	2°	227
Un debito fra noi - LEO LONGANESI	2°	228
Storia delle operazioni aeree nella seconda guerra mondiale (1939-1945) - RODOLFO GENTILE	3°	380
Venti anni di vita politica - LUIGI ALBERTINI	3°	383
Patologia economica - CORRADO GINI	3°	385
Vallo Atlantico (Invasione - 44) - HANS SPEIDEL	3°	387
Uomini sull'Annapurna - MAURICE HERZOG	3°	392
Il XXX Corpo d'Armata italiano in Tunisia - UFFICIO STORICO S. M. E.	4°	479
Con Amedeo d'Aosta in Africa Orientale Italiana in pace ed in guerra - ALFIO BERRETTA	4°	480
Conversazione di Hitler a tavola - HENRY PICKER	4°	482

I ribelli - B. TRAVEN	4°	484
Biografia del petrolio - V. A. KELICHEVSKY	4°	486
Saggio bibliografico sulla seconda guerra mondiale - UFFICIO STORICO S. M. E.	4°	488
Gli angeli caduti - ARTHUR KOESTLER	5°	598
Memorie - FRANZ VON PAPEN	5°	600
Thy servant the horse. (Il cavallo tuo servitore) - LIONEL EDWARDS	5°	603
Foxhunter in pictures. (Foxhunter in fotografia) - H. M. LEWELLIN	5°	603
Storia della società inglese - G. M. TREVELLYAN	5°	605
Lazio - TOURING CLUB ITALIANO	5°	608
Winston Churchill - LEWIS BROAD	6°	717
La guerra in Corea - Igino Gravina	6°	720
Cento anni di vita politica e amministrativa italiana 1848-1948, vol. I. - MICHELE LA TORRE	6°	721
Anni fatali per la Germania - KURT ASSMANN	6°	722
Heereskunde der Schweiz. (Notizie dell'esercito svizzero) - KARL BRUNNER	6°	723
Le due Sirti - ANGELO IACHINO	7°-8°	821
Battaglie economiche - FELICE GUARNERI	7°-8°	822
Euraffrica - GUSTAVO PARENTI	7°-8°	823
A Lhasa e oltre. Diario della spedizione nel Tibet MCMXLVIII - GIUSEPPE TUCCI	7°-8°	825
De America - GIUDIO PIOVENE	7°-8°	827
Il Mediterraneo occidentale - TAPRELL DORLING	7°-8°	829
Introduzione alla cibernetica - NORBERT WIENER	7°-8°	832
Sicilia - Vol. IV della Guida d'Italia del T. C. I.	7°-8°	835
Storia delle Fanterie italiane dai tempi di Roma ai giorni nostri. Vol V: Le Fanterie italiane nella prima guerra mondiale - EDOARDO SCALA	9°	950
Trieste e i suoi problemi - GIORGIO ROLETTA	9°	952
Mémoires Idéal vécu - WEYGAND	9°	954
Civiltà sepolte. Il romanzo dell'archeologia - C. W. CERAM	9°	958
La marcia di Radetzky - JOSEPH ROTH	9°	961
Bir-Hacheim - JACQUES MORDAL	9°	963
Carabine and Lance. (Carabina e lancia). Storia di Fort Still - W. S. NYE	9°	964
Storia di Zara - ANGELO DE BENVENUTI	10°	1035
Les enseignements de la guerre de Corée - CAMILLE ROUGERON	10°	1036
A viso aperto - GIACOMO LAURI VOLPI	10°	1049
L'industria italiana alla metà del secolo XX - CONFEDERAZIONE GENERALE DELL'INDUSTRIA ITALIANA	10°	1050
America senza classi sociali - FEDERICK M. STERN	10°	1051
The defence of Western Europe. (La difesa dell'Europa Occidentale) - DREW MIDDLETON	10°	1054
Storia dell'Artiglieria Italiana, Vol. XV - COMITATO PER LA STORIA DELL'ARTIGLIERIA ITALIANA	11°	1135
Vent'anni di vita politica - LUIGI ALBERTINI	11°	1140
Les guerres. - Elements de polémologie - GASTON BOUTHOU	11°	1143
Essai de stratégie occidentale - P. E. JACQUOT	11°	1146
Britain at arms. (Britannia in armi) - THOMAS GILBY	11°	1147
Soldiers and soldiering. (Soldati e vita militare) - Field-marshal EARL WAWELL	11°	1147
Russia and her colonies. (La Russia e le sue colonie) - WALTER KOLARZ	11°	1148
Il « vero segreto » di re Carlo Alberto - UGO LATTANZI	12°	1217

	Fasc.	Pag.
Occidente in pericolo - UGO LATTANZI	12°	1222
Al di là delle frontiere dello spazio - JOSEPH KAPLAN	12°	1223
Il cuore dell'Africa - LAURENS VAN DER POST	12°	1225
Vecchie e nuove teorie economiche - JOSEPH A. SCHUMPETER	12°	1227
Naufrago volontario - ALAIN BOMBARD	12°	1230
Grundriss der Schweizer Armee - HANS RUDOLF KURZ	12°	1231

(Riviste e Giornali)

Zur strategischen Lage im Nahen Osten. (Della situazione strategica nel vicino Oriente) - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », fasc. 12, 1953	2°	241
Gedanken ueber die Kriegsfuehrung in Tunesien im Februar 1943 (Pensieri sulla condotta di guerra in Tunisia nel febbraio 1953) - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », dicembre 1952	3°	395
I vincoli economici fra l'Italia e il T. L. I. - « Documenti di vita italiana », dicembre 1952	4°	493
I trasporti automobilistici nell'esercito americano - « Combat Forces Journal », marzo 1953	5°	609
Probleme radioaktiver Verseuchung bei A - Bomben Explosionen. (Problemi conseguenti alla contaminazione radio-attiva nell'esplosione di bombe atomiche) - « Allgemeine Schweizerische Militär Zeitschrift »	5°	612
Verwendung von Leichtmetall im Artilleriegerät. (Impiego del metallo leggero nel materiale d'artiglieria) - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », febbraio 1953	6°	726
Der Dieselmotor in Lkw und Kampffahrzeug Militarischer Verbände (Il motore Diesel negli autocarri e negli autoveicoli di combattimento dei reparti militari) - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », aprile 1953	6°	728
La disciplina stradale in alcune sentenze della Magistratura - « Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti », gennaio 1953	6°	734
Reddition sans conditions - « Revue de Défense Nationale », gennaio 1953	7°-8°	837
Le malattie dell'uomo motorizzato - « Le Vie d'Italia », maggio 1953	7°-8°	842
Les nouvelles divisions américaines - « L'Echo d'Alger », agosto 1953	9°	966
Missili - « La Settimana in Inghilterra »	9°	968
Il carro armato leggero AMX 13 nell'esercito svizzero - « Automobil Revue », maggio 1953	9°	969
Impiego del metano - « Politica dei Trasporti », luglio 1953	9°	970
Eliminazione del rumore negli aerei a reazione - « Da Notizie di Stampa »	9°	971
Winston Churchill prigioniero di un colonnello italiano - « Il Borghese », novembre 1953	10°	1058
Cannoni atomici - « Il Dover », settembre 1953	10°	1059
La possibile influenza dei transistori sull'attrezzatura elettronica militare - « Trasmissioni », maggio-agosto 1953	10°	1060
L'invenzione di Flavio Gioia è tutta da rifare? - « Da Notizie di Stampa »	10°	1064
Fanteria moderna - « Neuzeitliche Infanterie », giugno 1953	11°	1151
Appoggio aereo ravvicinato nelle operazioni anfibe - « Military Review », agosto 1953	11°	1154

	Fasc.	Pag.
Gli elicotteri e il loro compito - « Military Review », agosto 1953	11°	1156
Problemi geografici della Comunità Atlantica - « Universo », maggio-giugno 1953	12°	1233
Geopolitische Ueberlegungen zur Verteidigung Europas - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », agosto 1953	12°	1248
Nachkriegsentwicklungen im Panzerbau - « Wehrwissenschaftliche Rundschau », luglio 1953	12°	1254
La divisione aeroportata all'attacco - « Military Review », ottobre 1953	12°	1258

SPECOLA

Orizzonti - Appunti - Panorama - GAMMA	1°	83
Orizzonti - Panorama - GAMMA	2°	213
Orizzonti - Panorama - GAMMA	3°	376
Orizzonti - GAMMA	4°	476
L'invasione del Laos ed il problema indocinese - Popolazione e benessere - GAMMA	5°	592
Difficile la soluzione del problema indocinese - GAMMA	6°	713
Bilancio della guerra e armistizio in Corea - La pace in Asia - La chiave di volta - GAMMA	9°	947

NOTIZIE

AFRICA:		
Minerali strategici	4°	489
CECOSLOVACCHIA:		
L'esercito cecoslovacco	4°	489
FRANCIA:		
Elicottero di nuovo tipo	11°	1158
GERMANIA:		
Il futuro esercito tedesco	4°	490
GIAPPONE:		
Piano per il riarmo del Giappone	4°	490
GRAN BRETAGNA:		
Il « Rotodine » elicottero con le ali	2°	232
Progetto di impianto idroelettrico	2°	232
Nuovo armamento per la fanteria	11°	1158
Nuovo carro armato	11°	1158
« Sarah » (nuovo apparecchio radio)	11°	1159
Imballaggio per motori e congegni delicati	11°	1159
Sedile a espulsione per apparecchio a reazione	11°	1159

	<i>Fasc.</i>	<i>Pag.</i>
ISRAELE:		
Aumento della durata della ferma	2°	232
STATI UNITI:		
Nuovo mortaio da 81 M.29	2°	232
Il carro armato medio « M.47 »	2°	234
Poligono di tiro automatico per tiro a segno con armi portatili	2°	234
Nuovi equipaggi da ponte	2°	235
Diagnosi dell'attitudine alla guida	2°	235
Il primo aereo armato esclusivamente coi razzi	2°	235
Aerei da bombardamento a reazione	2°	235
Nuovo elicottero	2°	236
Studi su nuovi fucili	4°	491
Le navi dell'era atomica	4°	491
Cassetta da imballaggio lanciarazzi	4°	491
Studi sulla posizione dei piloti degli aerei da caccia durante il volo	4°	491
Nuova gomma sintetica per copertoni	4°	492
Un nuovo anticorrosivo	4°	492
Ghisa avente le proprietà dell'acciaio	4°	492
Il nuovo mortaio da 81 M.29	7°-8°	817
Gomma flessibile di siliconi	7°-8°	819
Aeroplani di vetro	7°-8°	819
Nuovo panciotto-corazza	7°-8°	820
Corazzatura per combattenti	11°	1159
Aerei costruiti con sostanza plastica rinforzata	11°	1160
Convertopiano	11°	1160
Nuovo tipo di pilota automatico per aerei	11°	1160
Casco con aperture	11°	1160
Un « Sabre » di maggior potenza	11°	1161
« Bull Moose » (Alce)	11°	1161
SVEZIA:		
Formidabili rifugi nella roccia	7°-8°	820
Protezione individuale	11°	1162
UNIONE SOVIETICA:		
Nuovi aerei da caccia a reazione	2°	236
BIBLIOGRAFIA		
Opere introdotte nella Biblioteca Militare Centrale	3°	404
» » » »	6°	734
» » » »	7°-8°	847
Opere introdotte nella Biblioteca di Artiglieria e Genio	2°	241
» » » »	5°	605
» » » »	7°-8°	843

SOMMARI DI RIVISTE

Pagine: 403 - 497 - 733 - 846 - 1260.

AUTORI

INDICE ALFABETICO DEGLI AUTORI DI ARTICOLI,
NOTE E PROPOSTE, LETTERE AL DIRETTORE

	<i>Fasc.</i>	<i>Pag.</i>
Abenajm Carlo	7°-8°	803
Anfosso Maggiorino	4°	418
» »	9°	944
Apolloni Fernando	9°	910
Balanzino Guido	3°	320
Barco Luigi	5°	562
Becchi Carlo	10°	1026
Boffa Giuseppe	9°	929
Brandimarte Enzo	10°	1021
Broggi Giovanni	7°-8°	803
Brundo Cateno	10°	1007
Carrer Antonio	4°	425
Celentano Alessandro	11°	1132
Cippitelli Mario	10°	979
Codegone Cesare	9°	916
Conti Mario	6°	625
Cucino Andrea	3°	372
» »	5°	537
» »	9°	859
» »	11°	1084
De Giorgio Pietro	2°	185
Di Casola Ottavio	11°	1075
Faldella Emilio	1°	27
Fatuzzo Giacomo	3°	272
» »	9°	888
Fiaccavento Vincenzo	10°	1000
Giuliano Renzo	2°	201
Guercio Romolo	6°	669
Guidi Mario	9°	875
La Rosa Gaetano	3°	340
» »	7°-8°	794
Lenzi Ernesto	4°	449
Liberti Gerardo	1°	43
» »	5°	519
» »	12°	1195
Li Gobbi Alberto	7°-8°	766
Longo Vincenzo	5°	509

	<i>Fasc.</i>	<i>Pag.</i>
Mancinelli Giuseppe	2 ^o	111
Maravigna Pietro	7 ^o -8 ^o	743
Mazzei Gualtiero	4 ^o	411
Mazzenga Giacomo	2 ^o	154
Mellano Pietro	2 ^o	114
Menghini Amerigo	10 ^o	1030
Moro Alberto	10 ^o	1014
Pagnoni Umberto	6 ^o	656
" "	10 ^o	989
Pallotta Pietro	3 ^o	367
" "	7 ^o -8 ^o	774
" "	12 ^o	1202
Palombarini Sergio	11 ^o	1089
Parlato Giovanni	12 ^o	1297
Paviolo Walter	6 ^o	697
Pelizza Eugenio	10 ^o	1021
Peretti Luigi	4 ^o	458
Pincirolì Andrea	3 ^o	354
Pittini Ettore	7 ^o -8 ^o	812
Quercia Attilio	2 ^o	128
" "	5 ^o	541
Ramella Enrico	7 ^o -8 ^o	782
Rauti Rinaldo	6 ^o	793
Salveti Gaetano	1 ^o	20
San Giorgio Corrado	3 ^o	296
Sassi Mario	2 ^o	141
Sequi Emanuele	11 ^o	1121
Steiner Pietro	6 ^o	649
Stellingwerff Giuseppe	1 ^o	63
" "	5 ^o	549
" "	11 ^o	1109
Supino Paolo	1 ^o	5
" "	3 ^o	251
" "	6 ^o	636
" "	9 ^o	863
" "	12 ^o	1171
Varese Carlo	1 ^o	73
Verna Gildo	12 ^o	1184